

# Årsrapport 2020

*«Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk luftfart. Luftfartstilsynet skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med overordnede mål regjeringen har i samferdselspolitikken.»*

(jf. Tildelingsbrev for Luftfartstilsynet av 23. desember 2019)



**Luftfartstilsynet**



# Innhold

1 Leders beretning.....	4
2 Virksomheten og hovedtall .....	7
2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget.....	7
2.2 Overordnet mål .....	7
2.3 Strategi .....	8
2.4 Organisasjon og ledelse.....	9
2.5 Presentasjon av utvalgte hovedtall .....	10
2.5.1 Nøkkeltall (alle beløp i 1 000 kroner) .....	13
3 Årets aktiviteter og resultater .....	15
3.1 Covid-19 og dets innvirkning på luftfarten.....	15
3.1.1 Innvirkning på luftfarten.....	15
3.1.2 Innvirkning på Luftfartstilsynets arbeid.....	16
3.1.3 Tiltak .....	16
3.2 Sikkerhetstilstand, aktiviteter og resultater.....	19
3.2.1 Sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende.....	19
<i>Overordnet vurdering av sikkerhetstilstanden i norsk luftfart</i> .....	19
<i>Sikkerhetsinformasjon</i> .....	20
3.2.2 Luftfartstilsynet skal fortsette arbeidet med å videreutvikle flysikkerhetsplanen i tilknytning til det norske flysikkerhetsprogrammet av 27. juni 2017 .....	22
3.2.3 Luftfartstilsynet skal bidra til sikker utvikling av romfarten, og foreta nødvendig planlegging med tanke på at etaten kan få delegert midlertidig tilsynsmyndighet for romaktiviteter .....	23
3.2.4 Luftfartstilsynet skal samarbeide med aktørene i bransjen for å øke sikkerheten innen offshore og innlandshelikopter .....	23
3.2.5 Luftfartstilsynet skal forberede implementering av nytt EU-regelverk og gjennomføre prioriterte tiltak i henhold til regjeringens dronestrategi .....	24
3.2.6 Luftfartstilsynet skal utrede mulighetene for en utvidet bruk av Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (ADS-B) i Norge, og se på hvilke flysikkerhetsmessige gevinster dette vil gi for både privatflysegmentet og annen luftfart.....	25
3.2.7 Luftfartstilsynet skal fortsette arbeide med å integrere human factors i flysikkerhetsprosessen. Prosjektet knyttet til rusmiddelmissbruk i luftfarten videreføres. ....	25
3.2.8 Luftfartstilsynet skal gjennomføre en HMS-undersøkelse om arbeidsforholdene for besetningsmedlemmer i norsk luftfart.....	26
3.2.9 Luftfartstilsynet skal implementere nytt regelverk for personkontroll .....	27

3.2.10 Luftfartstilsynet skal ha oversikt over de oppgavene i European Plan for Aviation Safety (EPAS) som er relevante for norsk luftfart .....	27
3.2.11 Luftfartstilsynet skal bistå SD med utarbeidelse av nasjonal luftromsstrategi .....	27
3.2.12 Luftfartstilsynet skal følge opp anbefalinger og eventuelle krav i nasjonal navigasjonsstrategi.....	27
3.3 Samfunnssikkerhet og beredskap .....	27
3.3.1 Luftfartstilsynet skal være forberedt på å bli tilført tilsynsmyndighet for luftfartssektoren etter ny lov om forebyggende sikkerhet (sikkerhetsloven) .....	27
3.3.2 Luftfartstilsynet skal, gjennom sin årlige risikovurdering og løpende oppdateringer fra andre etater, ha oversikt over risiko- og sårbarhetsbildet innen luftfartssektoren .....	27
3.3.3 Luftfartstilsynet skal øke sin kompetanse og kapasitet innenfor området digital sikkerhet for å forberede implementering av felleseuropeisk luftfartsspesifikt regelverk på området gjeldende fra 2021. Luftfartstilsynet skal også gjennomføre tilsyn med digital sikkerhet mot et antall utvalgte aktører.....	28
3.4 Samfunnstjenlig luftfart.....	28
3.4.1 Luftfartstilsynet skal slutføre «Prosjekt Allmennflyging og luftsport, PALII» herunder planlagte regelverkstiltak .....	28
3.4.2 Luftfartstilsynet skal delta i arbeidet med å redusere støybelastning rundt landingsplasser fra fly og helikoptre, samt delta i internasjonalt arbeide med flystøy.....	28
3.4.3 Luftfartstilsynet skal overvåke utviklingen innen luftfartssektoren knyttet til lav- og nullutslippsteknologi og legge til rette for en mer klimavennlig luftfart .....	29
3.4.4 Luftfartstilsynet skal bistå fylkeskommunene ved gjennomføringen av kjøp av regionale flyruter (FOT-ruter).....	30
3.5 Brukerdialog og tjenester .....	30
3.5.1 Luftfartstilsynet skal kartlegge og gjøre tilgjengelig flysikkerhetsinformasjon som aktørene har bruk for i sitt flysikkerhetsarbeid .....	30
3.5.2 Luftfartstilsynet skal kontinuerlig forbedre sine tjenester til brukerne.....	31
3.5.3 Målrettet informasjonsarbeid/flysikkerhetsformidling .....	31
3.6 Andre føringer og krav .....	32
3.6.1 Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid .....	32
3.6.2 Samfunnssikkerhet .....	34
3.7 Øvrige oppgaver .....	34
3.7.1 Nye aktører i Norge .....	34
3.7.2 Godkjenning av fjernstyrte tårn .....	35
3.7.3 Lufthavnkategorisering.....	35
3.7.4 Evaluering av organisering .....	35
3.8 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet (alle beløp i 1 000 kroner).....	37
4 Styring og kontroll i virksomheten .....	38
4.1 Ressurser, rammefaktorer og effektivitet.....	38

4.1.1. Rammefaktorer og effektivitet.....	38
4.1.2 Ressurser og kompetanse .....	39
4.2 Risikostyring og internkontroll .....	40
4.2.1 Mål og resultatkrav i Luftfartstilsynet .....	40
4.2.2. Riksrevisjonens forvaltningsrevisjon .....	41
4.2.3. Risiko knyttet til hvert mål, delmål og hovedprosesser .....	42
4.3 Statlige fellesføringer og øvrige forhold knyttet til personell .....	42
4.3.1 Arbeidslivskriminalitet.....	42
4.3.2 Inkluderingsdugnad .....	42
4.3.3 HMS .....	43
4.3.4 Likestilling .....	43
4.3.5 Læringer.....	46
4.3.6 Tilgjengeliggjøring av offentlige data .....	46
4.4 Bruk av fullmakter .....	46
5 Vurdering av fremtidsutsiktene.....	47
5.1 Digitalisering.....	47
5.2 Forskning og innovasjon (F&I) .....	47
5.3 Norsk romfart .....	47
5.4 Klima .....	48
5.5 Droner.....	48
5.5.1 Unmanned Traffic Management (UTM) og U-space .....	48
5.5.2 Urban Air Mobility (UAM) .....	48
5.5.3 Utviklingen i det norske markedet .....	49
5.6 Konkurransforhold og endringstakt .....	49
5.7 Tilsyn.....	51
6 Årsregnskap .....	52
6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2020 .....	52
6.1.1 Formål.....	52
6.1.2 Bekreftelse.....	52
6.1.3 Vurdering av vesentlige forhold .....	52
6.1.4 Tilleggsopplysninger .....	52
6.2 Årsregnskap .....	53
6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet .....	53
6.2.2 Bevilgningsrapportering .....	55
6.2.3 Artskontorapportering .....	57
7 Vedlegg.....	61

7.1 Oppsummering av risikovurderinger.....	61
7.1.1 Hovedmål 1.....	61
7.1.2 Hovedmål 2.....	62
7.1.3 Hovedmål 3.....	63
7.1.4 Hovedmål 4.....	63
7.1.5 Andre føringer og krav.....	64
7.1.6 Styring og kontroll i virksomheten .....	65

# 1 Leders beretning

Etter en svak nedgang i aktivitetsnivået i norsk luftfart i 2019 og 2018 på hhv. 1,2 % og 0,4 % i antall flybevegelser, ble 2020 alt annet enn det noen kunne forestille seg. Antall flybevegelser er redusert med 33,5 % sammenlignet med året før, og nedgangen i antall passasjerer er betydelig høyere, med en reduksjon på 62,5 %.

Hadde ikke regjeringen kjøpt flyruter av norske flyselskap for å opprettholde et akseptabelt flytilbud i Norge ville situasjonen blitt enda verre, både for de som er helt avhengig av et godt flytilbud i Norge og for flyselskapene.

Pandemien har selvsagt også preget våre arbeidsoppgaver. Mange tilsyn har blitt kansellert eller utsatt som følge av smitteverntiltak. Fjernrevisjoner har gradvis blitt innført. Vi har også fulgt opp tilsynsobjektene håndtering av konsekvensene av covid-19, og da særlig med tanke på den menneskelige yteevnen (human factors), som kan påvirkes negativt under kriser, og selskapenes evne og vilje til å kontinuerlig arbeide med risikoreduserende tiltak til tross for svekket økonomi.

Det er Luftfartstilsynets overordnede inntrykk at operatørene, i et flysikkerhetsperspektiv, håndterer situasjonen godt. Det er stor bevissthet rundt medarbeidernes arbeidssituasjon, og det er gjennomført mange risikoanalyser om konsekvensene av covid-19. Ved behov er det satt i verk kompenserende tiltak for å opprettholde en høy sikkerhetsytelse.

Kun et fåtall (under 1 %) av hendelsesrapportene Luftfartstilsynet mottok i fjor, har handlet om koronasituasjonen. Samtidig bidrar et vesentlig lavere aktivitetsnivå i seg selv til bedre sikkerhetsmarginer.

Totalt var det 15 luftfartsulykker i fjor, hvorav to fatale ulykker med en omkommet i hver av disse ulykkene. Begge ulykkene var i privatflysegmentet. Det var ingen ulykker med kommersielle fly eller offshorehelikopter i 2020. Det er gledelig at det er langt færre personskader knyttet til norsk luftfart i 2020 enn året før, også når lavere aktivitetsnivå hensyntas.

Tiltakene og reiserestriksjonene som ble innført i Norge og resten av Europa i mars 2020 medførte også raskt behov for tidsbegrensede regelverkstilpasninger og -unntak. Ved utløpet av 2020 var ingen av de generelle unntakene lenger gyldige. I tillegg har vi informert og veiledet aktørene fortløpende om forhold knyttet til covid-19 som er relevant for deres operasjoner.

Luftfartstilsynet har siden forsommeren fulgt opp status for den andel billetter som ikke er blitt refundert etter kanselleringer hos de kommersielle flyselskapene som operer i Norge. Ved årsskiftet er de aller fleste refusjonskrav ferdigbehandlet.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart. Basert på våre samlede aktiviteter og vurderinger kan vi fastslå at flysikkerheten i Norge i 2020 var akseptabel. Samfunnssikkerhet og beredskap innen luftfartssektoren skal både forebygge at uønskede hendelser skjer og at slike hendelser håndteres effektivt og begrenser konsekvensene mest mulig hvis de likevel skulle skje. Luftfartstilsynet har derfor i 2020 lagt til rette for raskt å kunne tilegne seg nødvendig tilleggskompetanse dersom vi blir tilført tilsynsansvar for luftfartssektoren etter sikkerhetsloven.

Pandemien har medført noen konsekvenser også innenfor securityområdet, og disse er risikovurdert særskilt i tillegg til vår årlige oppdatering av securityrisikoen.

Cyber security blir en stadig større samfunnsikkerhetsmessig utfordring, og det vil også kunne ramme luftfarten. Vi har derfor økt både våre ressurser og vår kompetanse innen dette området i 2020. Vi har gjennom året utført noen eksterne aktiviteter knyttet til cyber security, men har ikke fått gjennomført noen ordinære tilsyn med digital sikkerhet pga. covid-19.

Primært som en konsekvens av covid-19 er enkelte oppgaver i tildelingsbrevet for 2020 ikke gjennomført. Vurderinger knyttet til om bruk av Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (ADS-B) for privatflysegmentet kan gi flysikkerhetsgevinster ble ikke ferdigstilt som forutsatt. Vi har heller ikke gjennomført en planlagt undersøkelse om arbeidsforholdene for besetningsmedlemmer, da HMS-situasjonen hos operatørene i 2020 er så spesiell. Implementering av nytt regelverk for personkontroll måtte også utsettes da ikrafttredelse av regelverket er utsatt i EU til 2021. Vårt arbeid for å unngå rusmiddelmisbruk i luftfarten vil videreføres i 2021.

Luftfartstilsynet realiserte ABE-reformens krav på kr 1 149 000. Dette er oppnådd gjennom effektivisering av førstelinjeoppgaver, grundigere behovsvurdering ved vakanser samt gjennomføring av fjernrevisjoner og digital møtevirksomhet. Det er også satt i gang et større forbedringsprosjekt for å sikre kapasitet, stabilitet og sikkerhet i våre IKT-verktøy. IKT i Luftfartstilsynet har over for lang tid ikke vært prioritert høyt nok, og det ser man nå konsekvensen av.

Flere små og store digitaliseringsprosjekter som vil gi effekter både for brukere og for vår indre drift ble gjennomført i 2020. Dette arbeidet fortsetter.

Det ble i 2020 iverksatt og ferdigstilt en omfattende evaluering av organisasjonsendringene som ble gjennomført med virkning fra 2017. Evalueringen viste at standardiseringsarbeidet knyttet til tilsyn er blitt bedre, og at det jobbes mer systematisk med å risikovurdere hvilke aktiviteter som bør prioriteres. Tilsynsavdelingen anbefales lagt ned, og arbeidsoppgavene overført til fagavdelingen. Evalueringen viste også at det er behov for å tydeliggjøre interne roller, ansvar og myndighet, særlig det som er knyttet til tverrfaglige prosesser og flysikkerhetsstyringsarbeidet. I tillegg ble det anbefalt å styrke ledelsen i fagavdelingen. Gjennomføring av anbefalingene fra evalueringen startet umiddelbart etter at evalueringen var avsluttet, og blir ferdigstilt fulgt opp og gjennomført i 2021. Det overordnede målet med vår organisering er å sikre en effektiv og god måloppnåelse, herunder også å ha en god dialog med våre brukere og å utføre våre eksternt rettede oppgaver på en mest mulig brukervennlig måte.

Vi gjennomførte i 2020 en spørreundersøkelse om våre tjenester. 1 600 brukere svarte på undersøkelsen, og 77 % svarer at de alt i alt er fornøyd eller svært fornøyd med Luftfartstilsynet som luftfartsmyndighet. Det er en økning på 7 %-poeng sammenlignet med 2018. Vi har også en gjennomgående høy tillit blant våre brukere.

Også i 2020 har vi gjennomført et bredt spekter av nye krevende oppgaver. Dette gjelder spesielt innenfor oppfølging av tilsynsobjektene digitale sikkerhet og ubemannet luftfart. Vi har bl.a. i 2020 etablert og satt i drift en helt ny digital portal som inneholder et droneoperatørregister, e-læring og nettbasert eksamen for dronepiloter.

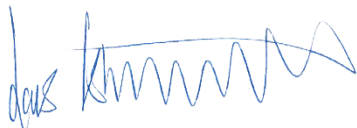
Luftfartstilsynet skal bidra til samfunnstjenlig luftfart, også ut over generell flysikkerhet og at vi leverer effektive tjenester til sektoren. Luftfarten er en ekstremt effektiv og samfunnsnyttig transportform, men utslipp av klimagasser og støy er de mest åpenbare negative konsekvensene av luftfart. Gjennom nasjonalt og internasjonalt samarbeide i 2020 har vi videreført vårt arbeide med å tilrettelegge for mer klimavennlig luftfart. Sammen med Avinor utarbeidet vi i 2020 et «forslag til program for introduksjon av elektrifisering av fly i kommersiell luftfart», vi har startet oppfølging av anbefalinger knyttet til utslippsreduksjoner i NOU 2019:22 «Fra statussymbol til allemannseie», og vi

har videreført ledelsen av en internasjonal høy-nivå arbeidsgruppe med tanke på å utarbeide et veikart mot null- og lavutslippsluftfart.

Antall støyklager har økt i 2020, og vi tror dette henger sammen med økt bruk av hjemmekontor. I 2020 har vi i ny konsesjon stilt krav om nye støyberegninger, vi bidrar i vurderinger om støybelastninger knyttet til økt militær og sivil aktivitet på Evenes og vi deltar aktivt i flere internasjonale fora som arbeider med støypromblematikk, bl.a. arbeidet med å revidere den internasjonale støystandarden for fly over 55 tonn.

Luftfartstilsynet mener vi har en god dialog med oppdragsgiver om tildelte oppgaver og fremtidige utfordringer, og den er blitt forbedret gjennom året. Kombinert med veloverveide prioriteringer og ytterligere intern effektivisering og god virksomhetsstyring, anses etatens evne til å nå våre fastsatte mål, også på lengre sikt, som tilfredsstillende.

Fortsatt oppfølging av konsekvensene av covid-19 og tilbakeføring til et normalt aktivitetsnivå forventes å bli en vesentlig del av våre arbeidsoppgaver i 2021.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Lars E. de Lange Kobberstad". The signature is fluid and stylized.

Lars E. de Lange Kobberstad

Bodø, 15. mars 2021



## 2 Virksomheten og hovedtall

### 2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget

Luftfartstilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for å føre tilsyn med norsk luftfart. Luftfartstilsynet skal bidra til sikker, samfunnsnyttig og bærekraftig luftfart i tråd med de overordnede mål for samferdselspolitikken.

Luftfartstilsynet utarbeider et nasjonalt regelverk innen luftfart, og gjennomfører og implementerer felleseuropeisk luftfartsregelverk i Norge. Sentrale oppgaver er godkjenning av organisasjoner, personer og fartøy, og ansvar for tilsyn med norsk sivil luftfart og at aktører oppfyller kravene i gjeldende regelverk.

Luftfartstilsynet har videre ansvar for tilsyn med arbeidsmiljøet for flygende besetningsmedlemmer, og er sivil og militær luftromsmyndighet.

Virksomheten styres gjennom instruks, årlig tildelingsbrev, etatsstyringsmøter og løpende dialog med Samferdselsdepartementet.

### 2.2 Overordnet mål

Det overordnede langsiktige målet for den nasjonale transportpolitikken frem mot år 2050 er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Luftfartstilsynets mål tar også utgangspunkt i regjeringens nullvisjon, og Luftfartstilsynets egen visjon: «Sammen for sikker luftfart». Luftfartstilsynets hovedmål for 2020 er:

1

- Sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende

2

- Samfunnssikkerhet og beredskap innen luftfartssektoren skal effektivt forebygge uønskede hendelser og begrense konsekvensene dersom uønskede hendelser likevel oppstår

3

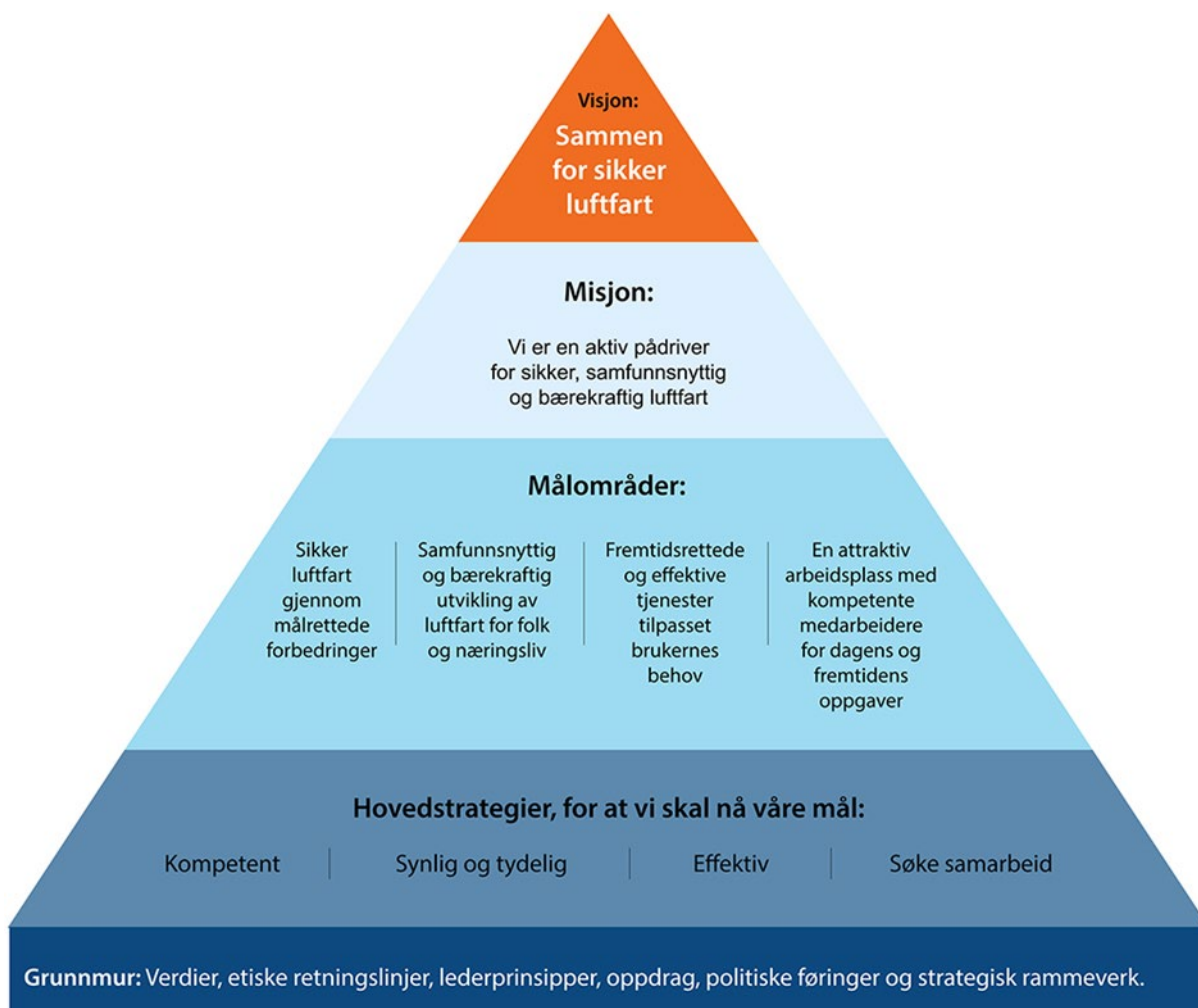
- Luftfartstilsynet skal være en pådriver for en samfunnstjenlig luftfart

4

- Luftfartstilsynet skal ha en god brukerdiallog og tilby tjenester tilpasset brukernes behov

## 2.3 Strategi

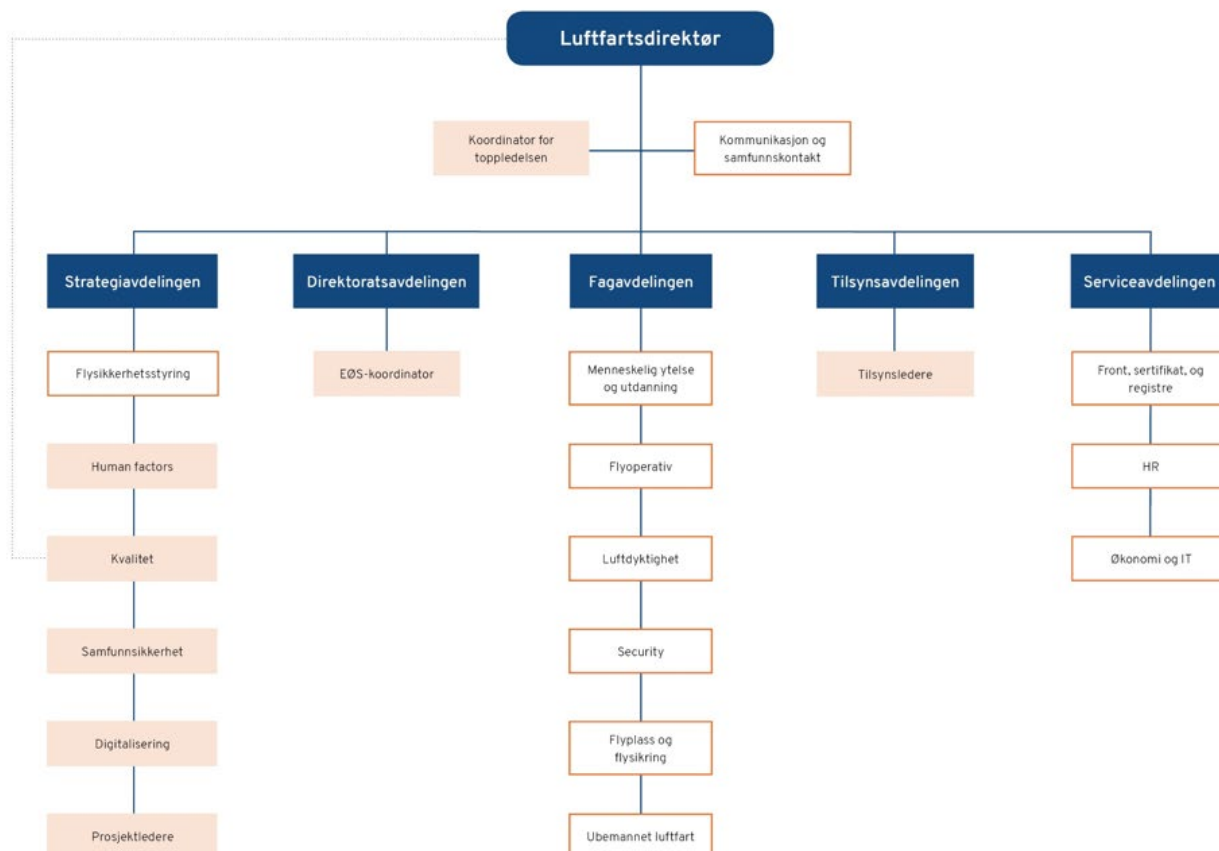
Luftfartstilsynets strategi ligger til grunn for daglig drift og utviklingsarbeid. Strategien er tuftet på Luftfartstilsynets etiske retningslinjer, lederprinsipper og øvrige rammer gitt fra Samferdselsdepartementet. Den er bygd opp rundt visjon, misjon, Luftfartstilsynets hovedmål og hovedstrategier og er oppsummert i figuren nedenfor:



## 2.4 Organisasjon og ledelse

Hovedkontoret ligger i Bodø og luftfartsdirektør Lars E. de Lange Kobberstad utøver den daglige ledelsen av Luftfartstilsynet.

Virksomheten består av fem avdelinger med i alt ti seksjoner. Hver avdeling ledes av en avdelingsdirektør. Luftfartsdirektør, avdelingsdirektørene, kommunikasjonsdirektør og lederkoordinator utgjør ledergruppe og kriseledelse.



I 2020 hadde Luftfartstilsynet 194 ansatte fordelt på 178,4<sup>1</sup> årsverk. Dette er i stor grad inspektører innenfor de ulike luftfartsfaglige områdene og i tillegg har vi personell innenfor flysikkerhetsstyring, luftfartsjuss, offentlig forvaltning og administrasjon.

<sup>1</sup> Årsverk oppgis her fratrukket ferie, sykefravær, permisjoner og vakanser.

I brukerundersøkelsen for 2020  
svarer 83 % at de har tillit til  
Luftfartstilsynet som  
luftfartsmyndighet

## 2.5 Presentasjon av utvalgte hovedtall

De fleste av Luftfartstilsynets oppgaver er knyttet opp mot organisasjoner som har en godkjenning. Antall organisasjoner fordelt på de forskjellige kategoriene er vist i tabell under. Det er ingen store endringer i antall organisasjoner, men det er kommet til nye områder som er regulert. Tall på droneoperatører varierer fra år til år grunnet nye registreringsløsninger.

Tilsynsobjekter	2020	2019	2018
AOC-operatører	24	24	23
ATO	12	13	17
DTO	40	36	N/A
Kontrollanter	261	247	273
Flymedisinske senter	2	2	1
Flyleger	60	58	59
Simulator	17	21	18
Simulator (skandinavisk avtale)	28	42	34
Tekniske skoler	6	7	7
Part-M (CAMO)	30	31	31
Part-145	33	30	29
Part-21 (Subpart G POA)	5	5	5
BSL-B	9	7	6
Flysikringsleverandører	11	11	11
Treningsorganisasjoner flygeledere	2	2	1
Lufthavner <sup>2</sup>	56	56	71
Heliport	45	41	40
Droner RO1	5 555	3 822	5 911
Droner RO2	160	158	173
Droner RO3	157	125	117
Securityobjekter	634	637	653
Kontrollflyorganisasjoner	2	3	
Treningsorganisasjoner AFIS	4	4	
ACN	1	1	

<sup>2</sup> Nedgang i antall lufthavner skyldes nytt regelverk i 2019 som fører til at flere velger å ikke lengre ha teknisk-operative godkjenninger, men de er underlagt DTO-regelverket.



I tillegg har Luftfartstilsynet oppgaver opp mot sertifikatholdere og luftfartøy.

Luftfartøy	2020 <sup>3</sup>	2019	2018
Motorfly	784	593	565
Helikopter	277	210	220
Seilfly/motorseilfly	148	75	85
Ballonger	19	7	7
Sertifikatholdere	2020	2019	2018
Flyteknikere	1 135	1 108	1 081
Flygeledere	505 <sup>4</sup>	514	515
Pilotsertifikater kommersiell luftfart	2 401	2 436	2 357
Allmennflygersertifikater	1 355	1 346	1 411

Annen produksjon	2020	2019	2018
Innsynsbegjæringer	3 850	2 744	3 042
Innkomne dokumenter	17 481	18 315	15 874
Innkomne e-poster	26 950	29 299	23 992
Trafikktillatelse	736	782	950
Søknader om bakgrunnsjekk	10 859	10 983	12 153
Registrerte ulykker og hendelser	5 223 <sup>5</sup>	9 619	9 815
Mediehenveler	197	232	186

<sup>3</sup> Tallene for 2018 og 2019 er ikke direkte sammenlignbare, fordi det i 2018 og 2019 ble lagt inn tall på antall fartøy med gyldig luftdyktighetsbevis, mens det for 2020 oppgis tall for samtlige fartøy som er registrert i Norges luftfartøyregister.

<sup>4</sup> Avinor flysikring og Saerco har henholdsvis 486 og 19 aktive flygeledere.

<sup>5</sup> Nedgangen i innrapportering av hendelser og ulykker sammenlignet med tidligere år skyldes i all hovedsak betydelig reduksjon i antall flybevegelser og passasjerer som en følge av covid-19 pandemien.



Foto: Mali Malmedal

### 2.5.1 Nøkkeltall (alle beløp i 1 000 kroner)

Adm nøkkeltall	2020	2019	2018
Antall ansatte per 31.1.2020	194	190	185
Antall utførte årsverk <sup>6</sup>	177,9	176,7	174,0
Sykefravær	3,9 %	4,2 %	4,6 %
Opprinnelig tildeling for året	246 260	232 733	225 341
Herav gebyrfinansiert (inntektskrav justert) <sup>7</sup>	129 500	141 100	138 126
Inntektskrav i % av opprinnelig tildeling	52,5 %	60,6 %	61,3 %
Samlet tildeling post 01–29	253 548	232 733	229 081
Utnyttelsesgrad av bevilgningen post 01–99	93,8 %	98,2 %	99,3 %
Driftsutgifter	233 842	229 080	228 924
Lønnsandel av driftsutgifter	76 %	76 %	73 %
Konsulentutgifter <sup>8</sup>	8 102	3 187	7 628
Konsulentandel av total omsetning <sup>9</sup>	3,5 %	1,4 %	3,3 %
Reiseutgifter	7 698	16 662	15 303
Reiseutgifter per årsverk	43	94	88

#### Nærmere om hovedtall

Luftfartstilsynets regnskap for 2020 er preget av koronapandemien. Utnyttelsesgraden har gått ned med 4,4 %. Det skyldes overføring av ubrukt bevilgning fra 2019 og økt tildeling jfr. tildelingsbrev pkt. 6.1 til ubemannet luftfart (droner) samt arbeid med sikkerhet og bakgrunnsjekk.

Totale kostnader er økt med 8,2 millioner kroner sammenlignet med 2019. 4,8 millioner er knyttet til driftsutgifter mens 3,4 millioner gjelder investeringer.

Av økningen på totale driftsutgifter gjelder 4,6 millioner økte lønnskostnader. Lønnsøkningen skyldes økt satsning og rekruttering innenfor droneområdet og generell lønnsøkning. Dette gjenspeiles i indikator for årsverksutgift hvor vi ser en økning på 2,0 % fra 2019 til 2020.

Andre driftskostnader er økt marginalt fra 2019 til 2020, men det er betydelige individuelle variasjoner. Kostnader til reise er redusert med 9,0 millioner. Reduksjonen er direkte knyttet til lavere reiseaktivitet som en følge av covid-19-pandemien og reiserestriksjoner. På andre områder ser vi en økning fra 2019 til 2020. Kostnader til konsulenttjenester har økt med 5,5 millioner. Økningen

6 Beregning av utførte årsverk basert på definisjon fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. Personalmelding: PM-2019-13.

7 Inntektskrav for 2020 ble justert ned med 19 millioner, ref. Prop. 47 S av 21.12.2020, grunnet redusert aktivitet på grunn av covid-19.

8 Konsulentutgifter er regnet ut etter den nye definisjonen i standard kontoplan som var gjeldende fra 1.1.2019. Konto 673\* andre konsulenttjenester inngår ikke i beregningsgrunnlaget.

9 Konsulentutgifter er regnet ut etter den nye definisjonen i standard kontoplan som var gjeldende fra 1.1.2019. Konto 673\* andre konsulenttjenester inngår ikke i beregningsgrunnlaget.

er knyttet til digitalisering og utvikling av nasjonalt droneregister – flydrone.no, samt prosjektet som evaluerte organiseringen og IKT-prosjektet. Videre har vi hatt økning i kostander til IT-lisenser på 3,0 millioner. Dette gjenspeiles i indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet jf. punkt 3.8 nedenfor hvor indikator 4 – *andel administrative utgifter* viser en økning på 4,0 % i forhold til 2019. Videre viser indikator 5 – *administrative utgifter per årsverk* en økning på 20 % i forhold til 2019.

Over tid har det bygget seg opp et behov for å oppgradere noe inventar og utstyr. I 2020 har vi oppgradert inventar og utstyr med 2,4 millioner. I tillegg har vi utført ombygging av våre lokaler i Sjøgata 45–47 for å gjøre plass til flere medarbeidere. Kostnad til ombygging utgjør 2,0 millioner. Totalt har vi en økning i utgifter til investering fra 2019 til 2020 på 3,4 millioner.



## 3 Årets aktiviteter og resultater

### 3.1 Covid-19 og dets innvirkning på luftfarten

Det nye koronaviruset, og sykdommen covid-19, ble identifisert av kinesiske helsemyndigheter i januar 2020. 30. januar 2020 erklærte WHO utbruddet som en «alvorlig hendelse av betydning for internasjonal folkehelse». Covid-19 ble for første gang påvist i Norge 26. februar 2020. Den 12. mars 2020 erklærte WHO utbruddet som en pandemi.

Regjeringen innførte 12. mars 2020 og i tiden fremover en rekke tiltak for å begrense spredning i befolkningen, herunder reiserestriksjoner som har medført betydelige konsekvenser for luftfarten.

#### 3.1.1 Innvirkning på luftfarten

Covid-19 har hatt dramatiske konsekvenser for luftfart nasjonalt og internasjonalt. I løpet av 2020 har antallet flyvninger i Europa gått ned med 6,1 millioner og pandemien har ført til et samlet inntektstap på rundt 581 milliarder kroner for europeisk luftfart.

Norge er det landet i Europa som har hatt lavest prosentmessig nedgang i antallet flyvninger i 2020. I Norge er antall flybevegelser redusert med 33 % sammenlignet med året før.

Antall passasjerer er redusert med 63 %. Nedgangen var størst på Oslo lufthavn, som kun hadde 9 millioner reisende i 2020 mot 28,6 millioner i 2019.



Foto: Hanne Risa

Den relativt sett lave nedgangen skyldes blant annet at staten har kjøpt et stort antall ruter for å sikre at det er tilgjengelig transportkapasitet i hele Norge. Norsk luftfart har derfor, til tross for svært krevende tider, levert tjenester som har sikret nødvendige transportbehov.

Flygninger til og fra offshoreinstallasjonene har gått tilnærmet som normalt, i tillegg ble fraktkapasiteten for norsk sjømat i stor grad opprettholdt gjennom pandemien. Bortfallet av interkontinentale passasjerruter med frakt ble erstattet av flere dedikerte fraktfly fra Oslo lufthavn.

Gjennom 2020 har flyselskapene jobbet med å kutte kostnader, sikre likviditet og egenkapital. Som et ledd i dette arbeidet har flere flyselskaper redusert antallet fly.

SAS la i desember fram sine årstall (avvikende regnskapsår, november–oktober) som var sterkt preget av pandemien og reiserestriksjoner. Inntektene var redusert med mer enn 77 %. SAS tapte 10,6 milliarder NOK før skatt. SAS har gjennomført en finansiell restrukturering og hentet 12 milliarder i markedet.

Norwegian varslet tidlig om at covid-19 fikk betydelige konsekvenser for selskapet. Gjennom året har Norwegian gått fra å være et selskap med over 10 000 ansatte til 600 ansatte<sup>10</sup> og selskapet har besluttet å avvikle alle sine langdistanseruter. I november varslet Norwegian at de hadde iverksatt en konkursbeskyttelsesprosess («examinership») for å gi seg selv et visst tidsmessig handlingsrom. Selskapet opplyser at planen er å ha rundt 50 fly i drift i 2021.

Samtidig med at flyselskaper har hatt store utfordringer er det også tatt initiativ til å etablere et nytt selskap. Oktober 2020 lanserte investor Erik G. Braathen planer om et nytt norsk flyselskap – Flyr – som skal ha sin første ordinære ruteflygning innen utgangen av første halvår 2021. Selskapet vil starte opp med fem fly og ønsker å satse på norske og europeiske destinasjoner, i konkurranse med Norwegian og SAS.

Pandemiens innvirkning på luftfarten kan bli langvarig og utviklingen fremover avhenger naturlig nok i stor grad av hvor raskt det oppnås kontroll på smittesituasjonen, både nasjonalt og internasjonalt. Avhengig av vaksinedistribusjon og fremtidig etterspørsel etter flyreiser forventes det at norsk luftfart vil være tilbake på 2019-nivå i 2023/2024. Tilgang på vaksiner og at en tilstrekkelig andel av befolkningen lar seg vaksinere er viktige elementer for å oppnå kontroll med spredningen av covid-19. Dermed er det fremdeles også usikkert når reiserestriksjonene oppheves helt.

### 3.1.2 Innvirkning på Luftfartstilsynets arbeid

Covid-19 og konsekvensene av pandemien har preget Luftfartstilsynets arbeid fra tidlig i mars og resten av 2020. Det ble tidlig satt kriseledelse og krisestab.

Reisevirksomheten, og dermed vår tilsynsvirksomhet, ble på vårparten holdt på et minimum. Etter hvert ble bruk av fjernrevisjoner samt digitale møteflater innført på tilsynsaktiviteter som ikke krever fysisk tilstedeværelse. Etter sommerferien åpnet vi opp for begrenset reiseaktivitet og kom igjen i gang med noe ordinær tilsynsvirksomhet. Mot slutten av året ble tilsynsaktiviteten igjen begrenset til kun strengt nødvendige tilsyn.

Vi har til enhver tid fulgt nasjonale og lokale helsemyndigheters råd, herunder ordningen med hjemmekontor. Vi har iverksatt tiltak for å ivareta ansattes behov for tilhørighet, vedlikeholde og bygge en god organisasjonskultur, også når det gjelder ivaretagelse av HMS-forhold ved hjemmekontor og skape arbeidsmotivasjon.

### 3.1.3 Tiltak

#### *Unntak fra regelverkskrav*

Tiltakene og reiserestriksjonene som ble innført i Norge og resten av Europa i forbindelse med pandemien medførte raskt behov for tilpasninger og unntak for aktører i luftfarten. Det felleseuropeiske regelverket som gjelder i Norge (forordning nr. 216/2008) har tatt høyde for at det i visse situasjoner kan være behov for å gjøre unntak («exemptions») fra regelverket. Det ble i 2020 fattet totalt 40 vedtak om unntak fra det felleseuropeiske flysikkerhetsregelverket (EASA-regelverket), åtte vedtak om unntak fra securityregelverket og ni dispensasjoner etter nasjonalt regelverk.

---

<sup>10</sup> <https://media.no.norwegian.com/pressreleases/norwegian-maa-permittere-ytterligere-1600-ansatte-etter-nei-fra-regjeringen-3049626>

Vedtakene om unntak var tidsbegrensede, og ved utløpet av 2020 var ingen av de generelle unntakene lenger gyldige. Kun én av de generelle dispensasjonene etter nasjonalt regelverk var ved utløpet av 2020 fortsatt gyldig. Framover vil det på enkelte områder fortsatt kunne være nødvendig å gi unntak fra spesifikke regelverkskrav som følge av pandemien. Luftfartstilsynet vil i 2021 vurdere situasjonen konkret, og kun basert på søknad om unntak fra selskaper og enkeltpersoner. Det vil bare unntaksvis bli gitt generelle unntak av den typen som ble gitt i 2020.

Unntakene og dispensasjonene som ble gitt har vært viktige for at luftfarten har kunnet operere i perioden. Det dreier seg om ulike typer unntak; for eksempel forlengelse av gyldighetstiden for medisinske erklæringer og andre rettigheter, installering av utstyr som har krevd unntak fra gjeldende krav og alternativ gjennomføring av opplæring. Vedtakene er basert på vurderinger gjort av Luftfartstilsynet og i dialog med den enkelte operatør om ivaretagelse av sikkerhetskrav. Luftfartstilsynet har i vurderingene lagt til grunn at regelverket skal følges så langt det er mulig.

#### *Endringer i regelverk som følge av covid-19*

EU-kommisjonen vedtok i 2020 flere endringer i det felleseuropeiske regelverket på luftfartsområdet som følge av konsekvenser av covid-19. Det kan særlig nevnes at det for flere forordninger er vedtatt utsatte frister for innføring av nye krav. Dette fordi luftfartsmyndighetene og/eller de berørte luftfartsaktørene ikke har hatt kapasitet til å håndtere både oppfølgingen av covid-19 og de nye kravene. Utsettelsene har kommet på flere områder, blant annet på operativt område (utsettelse av nye regler om motvirkning av rus og mentale helseproblemer, kravet om «cockpit voice recorder» med kapasitet til 25 timer opptak og nye standarder for beregning og rapportering av et luftfartøys landingsprestasjon og vurdering av rullebanefriksjon) og på droneområdet (6 måneder utsettelse av regelverket for luftfartøy i åpen og spesifikk kategori). På securityområdet er innføring av nye krav til bakgrunnsjekk utsatt med ett år til 31. desember 2021.

Av andre endringer kan det særlig nevnes at det har vært gjort to endringer i det såkalte slot-regelverket. Det er vedtatt visse ekstraordinære tiltak for å håndtere konsekvensen av pandemien for selskapenes slot-tider. Man så raskt at det var behov for tiltak på dette området, og den første regelverksendringen kom allerede 30. mars 2020. Det arbeides nå med nye tiltak på dette området, og det ventes at det vil bli vedtatt tiltak også i 2021.

Det er også gjort endringer og tilpasninger i regelverket for ytelsesstyring og avgiftsordningen for flysikringstjenestene for referanseperiode 3 (RP3). Det er innført en mekanisme som gjør at flyselskapene får anledning til å betale økningen i flysikringsavgiftene som følge av covid-19 over en lengre periode enn under gjeldende regelverk.

#### *Tilsyn og godkjenninger*

Godkjenningsoppgavene har i stor grad vært gjennomført som tidligere, men det har vært mindre aktivitet fra markedet når det gjelder godkjenning mens det har vært høy aktivitet knyttet til å godkjenne dispensasjoner – som beskrevet over.

Gjennom store deler av året har det vært restriksjoner på reiseaktivitet og det betyr at mange tilsyn i perioden mars til desember har vært gjennomført som fjernrevisjoner. Det er mulig å gjennomføre store deler av et tilsyn på denne måten, men for noen tilsyn betyr det at det gjenstår en del som må verifiseres ute hos tilsynsobjektene. Det er også tilsynsaktiviteter som ikke er egnet for fjernrevisjoner, for eksempel inspeksjoner og andre aktiviteter som krever fysisk tilstedeværelse for å kunne verifisere. Det har også vært tilfeller der tilsynsobjekter med samfunnskritiske funksjoner har vært svært restriktive med å ta imot Luftfartstilsynet i sine lokaler pga. smitterisiko, og dette har vi forholdt oss til.

I juni utarbeidet Luftfartstilsynet en analyse for å avdekke nye risikoområder som hadde oppstått i forbindelse med covid-19. Denne analysen viste spesielt to forhold som ble vurdert å kunne ha innvirkning på luftfartsaktørens sikkerhetsytelse. Dette var økonomi i selskapene og human factors. Det ble derfor besluttet at Luftfartstilsynet skulle vie disse områdene særsomt oppmerksomhet i tilsynene. Mange av operatørene og tjenesteyterne befinner seg i en krevende økonomisk situasjon som følge av covid-19 og det har vært viktig for Luftfartstilsynet å følge opp for å sikre at dette ikke får konsekvenser for flysikkerheten. Luftfartstilsynet har hatt ekstraordinære kontaktmøter med de største flyselskapene og lufthavnoperatørene, hvor tema har vært økonomisk oppfølging med fokus på styring av flysikkerhetsarbeidet og endringer knyttet til organisering og drift. De mindre aktørene er fulgt opp gjennom spørsmål via telefonmøter.

Resultatene etter denne oppfølgingen viser at de store kommersielle flyselskapene jobber med kostnadskutt og innsparingsprogram. Det er permitteringer og oppsigelser og stor usikkerhet rundt hvordan dette vil utvikle seg fremover. Det er likevel stort fokus på flysikkerhetsarbeid og det gjøres gode risikovurderinger. Komplexitet i operasjonene er mindre pga. mindre trafikk og press på regularitet. For de mindre flyselskapene er det varierende hvordan pandemien har påvirket. Noen opplever økt etterspørsel mens andre har en utfordrende økonomisk situasjon og permitteringer. Når det gjelder helikopteraktiviteten så har det innenfor offshore helikopter vært små endringer i oppdragsmengden og det har også vært mindre prispress fra kundene samtidig som at leasingkostnadene har blitt lavere. Det er derfor ingen negative økonomiske konsekvenser for dette segmentet. For innland helikopter er situasjonen litt mere variabel. Mye aktiviteter rundt utbygging, infrastruktur og vedlikehold er som tidligere mens oppdrag med turistflygning er sterkt redusert. Det har også vært økt oppdragsmengde knyttet til fritidsmarkedet og hyttebygging. De fleste operatørene har derfor klart seg greit gjennom pandemien mens de som hadde økonomiske utfordringer tidligere fortsatt har det.

Flyskolene har også en grei økonomisk situasjon, men har hatt nedgang i en del kursvirksomhet med utenlandske elever pga. karantenereregler.

Flyplassoperatører og tjenesteytere innen flysikring er i en vanskelig situasjon grunnet bortfall av inntekter. Her er det startet effektiviseringsprosesser og kostnadskutt og mange ansatte er permittert. Disse er avhengig av støtteordninger for å opprettholde drift.

Når det gjelder oppfølging av human factors ble dette gjort gjennom de ordinære tilsynene ved bruk av sjekklister som ble utviklet til dette formålet. Det er mange ansatte i bransjen som befinner seg i en usikker situasjon med permitteringer, oppsigelser og risiko for smitte. Dette antas å kunne påvirke mentalt fokus i jobbsammenheng og kan potensielt få konsekvenser for utførelsen av arbeidsoppgaver.

Funnene etter tilsynene viser at en stor andel oppgir bekymring rundt jobbsikkerhet og disse er først og fremst knyttet til de kommersielle flyselskapene og private lufthavner. Risikofaktorene som ble identifisert knytter seg først og fremst til opprettholdelse av trening og ferdigheter hos operativt personell. Reiserestriksjoner, begrenset tilgang til simulator og økonomi har gjort det krevende å opprettholde planlagt trening. En annen risikofaktor som er registrert er at det er delvis permitteringer i sentrale funksjoner i mange selskap og generelt lite tilstedeværelse. Dette kan påvirke selskapenes oppfølging av hendelser og sikkerhetskultur. I noen tilfeller har Luftfartstilsynet ikke akseptert en svært lav tilstedeværelse av kritisk personell.



## 3.2 Sikkerhetstilstand, aktiviteter og resultater

### 3.2.1 Sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende

#### *Overordnet vurdering av sikkerhetstilstanden i norsk luftfart*

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk luftfart og hovedmål nummer én i tildelingsbrevet for 2020 er at sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende.

Det var opprinnelig planlagt å gjennomføre 603 tilsyn i 2020. Det er en økning på 28 tilsyn sammenlignet med foregående år. Medio mars ble tilsynsaktivitetene berørt av pandemien, og en rekke aktiviteter måtte i første omgang re-planlegges.

Tilsynsproduksjon	2020	2019	2018
Tung kommersiell rutetrafikk	24	79	69
Fixed-wing operatører	36	46	43
Innland helikopter	78	99	95
Offshore helikopter	13	33	21
Flyplass, flysikring, security – Lufthavner og tjenesteytere	82	88	95
Trening, utdanning, rettighetshavere	55	29	86
Security frakt	176	199	137
Frittstående Part 145-Part M-Part 21 organisasjoner, CAMO-Part M	23	18	17
Allmennfly og luftsport	10	13	23
Ubemannet luftfart	17	7	0
SUM	514	611	586

Frem mot sommeren kom smittesituasjonen i Norge under kontroll og tilsynsaktivitetene ble gradvis gjenopptatt etter dialog med tilsynsobjektene. Flere tilsyn eller deler av tilsyn har også blitt gjennomført som fjernrevisjon.

Årsproduksjonen på tilsyn resulterte i at 514 aktiviteter ble gjennomført, tilsvarende 85 % av opprinnelig tilsynsprogram. På grunn av pandemien var det totalt 109 tilsynsaktiviteter som måtte utsettes til 2021, mens 19 aktiviteter ble kansellert. Det ble også gjennomført 70 ekstra tilsynsaktiviteter som ikke var i årsprogrammet, mens noen aktiviteter ble utsatt eller kansellert av andre årsaker enn pandemien. En årsak var endringer i basestruktur for et av de større tilsynsobjektene som medførte reduksjon i antall tilsyn på sekundærbaser. .

På grunn av konsekvensene pandemien har hatt på tilsynsaktivitetene så har det blitt gjort fortløpende vurderinger og prioriteringer for å sikre at ikke regelverkskrav knyttet til tilsynsfrekvens overskrides, som innenfor de fleste fagområder er satt til 24 måneder. Kansellering og utsettelse av tilsynsaktiviteter er gjort etter risikovurderinger i fagseksjonene. Det er blant annet prioritert å gjennomføre hovedtilsyn av tilsynsobjektene, mens det eksempelvis er vurdert at tilsyn på sekundærbaser, ruteinspeksjoner og andre mer temaspesifikke tilsyn kan utsettes. Vanlig praksis er at 24 måneders intervaller gjerne følges opp gjennom å planlegge med årlige tilsyn, slik at alle regelverkskrav verifiseres innenfor en 2-års syklus. Noen av tilsynsaktivitetene som er utsatt vil medføre at alle regelverkskrav må ivaretas påfølgende år, for dermed å sikre samsvar med krav til tilsynsfrekvens. Men bruk av fjernrevisjon har bidratt til at konsekvenser og omfang av utsatte tilsyn foreløpig er håndterbart. Tilsynsaktiviteter eller deler av aktivitet som må gjennomføres med fysisk tilstedeværelse vil følges opp som nødvendig. Det har også vært god dialog med aktørene gjennom

perioden slik at Luftfartstilsynet har hatt relativt god oversikt over utfordringene. Luftfartstilsynet har erfart at operatørene arbeider konsekvent med risikoanalyser og tiltak for å motvirke eventuelle negative konsekvenser av pandemien, og det er Luftfartstilsynets vurdering at covid-19 ikke har påvirket flysikkerheten negativt i 2020. Luftfartstilsynet vil fortsette å følge situasjonen nøye i 2021.

### Sikkerhetsinformasjon

Luftfartstilsynets oversikt omfatter både ulykker med norske luftfartøy, uavhengig av hvor ulykken skjer, og ulykker som skjer i Norge med utenlandske luftfartøy. Begge deler omtales som norsk luftfart. Generelt er det stor forskjell i antall ulykker i ulike deler av luftfarten – de fleste ulykkene skjer innen privatflyging. I 2020 inntraff det 13 ulykker med konvensjonelle luftfartøy (fly og helikopter) i norsk luftfart. To av ulykkene var fatale, begge inntraff innen privatflyging, med mikrofly, og i alt mistet to personer livet. En person ble alvorlig skadd (kragebensbrudd) av en drone i 2020.

### Ulykker

Kategori	2020	2019
Ruteflyging fixed-wing (FW)	0	0
Annen kommersiell FW	0	0
Ikke-kommersiell FW	0	0
Offshore helikopter rotor-wing (RW)	0	0
Innland helikopter	2	3
Ikke-kommersiell RW	0	0
Privatflyging <sup>11</sup>	11	12
Droner	2	1
Nationally Regulated Operations	0	0
<b>Totalt</b>	<b>15</b>	<b>16</b>

Det var ingen ulykker med kommersielle fly eller offshore helikopter i 2020. Det er disse sektorene som utgjør de store transportstrømmene av passasjerer i norsk luftfart. Det har ikke vært noen ulykker med offshore helikopter siden 2016 og det var ingen personskader i sektoren i 2020, i likhet med året før. Også innen ruteflyging er det få ulykker; den forrige ulykken var i 2018 og før det igjen i 2014. Ingen personer omkom eller fikk alvorlige skader i norsk ruteflyging, og antall lettere personskader gikk markant ned sammenliknet med året før; bare sju personer ble lettere skadet i 2020, mot 35 i 2019. Blant de sju personene var det to passasjerer, de øvrige var besetningsmedlemmer.

Innlands helikopter ble rammet av to ulykker i 2020. Begge skjedde i forbindelse med flyging med underhengende last. Pilotene ble i begge ulykkene lettere skadd. Selv om det er flere ulykker med innlands helikopter enn med offshore helikopter og rutefly, er likevel trenden positiv når en tar aktivitetsnivået i betraktning. Ulykkesraten, antall ulykker per 100 000 landinger, går nedover for norske innlandshelikoptre. Fram til 2012 var ulykkesraten for de fem siste årene mer enn 2 ulykker per 100 000 landinger. I perioden 2015–2019 sank ulykkesraten fra over 2 til 0,9.

<sup>11</sup> Begrepet privatflyging omfatter flyging med mikrolette luftfartøy, seilfly og motordrevne luftfartøy.

Kommersiell luftfart er underlagt langt strengere regelverk og har på alle områder helt andre rammebetingelser enn privatflyging. Det resulterer i at sikkerhetsnivået er lavere innen privatflyging. I 2020 inntraff det i alt 11 ulykker, mot 12 i 2019.

Ni av privatflyulykkene i 2020 skjedde med motorfly, derav to med mikrofly, og i begge mikroflyulykkene omkom en person (jf. over) i tillegg til at den andre personen om bord ble lettere skadet i den ene ulykken. Ulykker med mikrolette luftfartøy er rapporteringspliktige til Luftfartstilsynet dersom noen ble alvorlig skadet eller omkom som følge av ulykken, så vår oversikt kan være mangelfull hva gjelder ulykker som kun medfører materiell skade eller lettere personskade. De øvrige sju ulykkene med privat motorfly skjedde i forbindelse med avgang eller landing, og i en av dem ble en person lettere skadd. I tillegg skjedde det to ulykker med seilfly, men uten at noen personer ble skadet.

Luftfartstilsynet mener at flysikkerheten innen privatflyging må bli bedre. Det er fastsatt flysikkerhetsmål for fire privatflygingssegmenter: Selvbygde fly, øvrige motorfly, seilfly og mikrofly. For alle gruppene innebærer flysikkerhetsmålet en konkret reduksjon i ulykkesrate (for mikrofly: fatal ulykkesrate) i perioden 2019–2028, sett i forhold til forrige tiårsperiode. Disse målene supplerer de eksisterende flysikkerhetsmålene for kommersiell, norsk luftfart som framgår dokumentet som beskriver det norske flysikkerhetsprogrammet, og skal tas inn der når dokumentet revideres.

Vi registrerte to ulykker med droner i 2020.

#### Oversikt over personskader i 2020 og 2019

Kategori	2020 Omkomne	2020 Alvorlig skadet	2020 Lettere skadet	2019 Omkomne	2019 Alvorlig skadet	2019 Lettere skadet
Ruteflyging FW	0	0	7	1*	0	35
Annen kommersiell FW	0	0	1	0	0	0
Ikke-kommersiell FW	0	0	0	0	0	0
Offshore helikopter RW	0	0	0	0	0	0
Innland helikopter	0	0	3	6	0	1
Ikke-kommersiell RW	0	0	0	0	0	0
Privatflyging	2	0	3	4	2	6
Droner <sup>12</sup>	0	1	0	0	0	0
Nationally Regulated Operations	0	0	0	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>42</b>

#### Rapportering

På grunn av koronapandemien har aktiviteten i norsk luftfart gått betydelig ned totalt sett, og da først og fremst innen ruteflyging, der antall flygninger i 2020 er redusert med 36,9 % sammenlignet

<sup>12</sup> Som for mikrolette fartøy er det begrenset rapporteringsplikt for droner, det er bare plikt til å rapportere om droneulykker dersom noen ble alvorlig skadet eller omkom. Dermed er vår oversikt ikke komplett for droneulykker.

med året før. Luftfartstilsynet mottok følgelig betydelig færre rapporter om luftfartstilfeller i 2020 enn for 2019; i 2019 mottok vi rapport om 9 607 luftfartstilfeller, mens vi for 2020 fikk rapport om 5 128 tilfeller. Dette tilsvarer en nedgang på 46,6 % og er således en noe større reduksjon enn reduksjonen i det samlede tallet på flygninger. Vi har grunn til å tro at det fortsatt er noe underrapportering av luftfartstilfeller, men vi har ingen indikasjoner på at underrapporteringen har større omfang nå enn tidligere. En viktig oppgave for Luftfartstilsynet er å øke aktørenes evne og vilje til å rapportere. Det gjør vi bl.a. gjennom bedret dialog, informasjon og tilsynsaktiviteter. På våre nettsider har vi også publisert retningslinjer for aktørene vedrørende rent tekniske spørsmål knyttet til rapportering og selve innholdet i rapporter (hvilke opplysninger skal ulike rapporter ha).

EASA har besluttet at det skal etableres en europeisk ulykkes- og hendelsesdatabase og at alle rapporter skal sendes direkte dit, i stedet for via nasjonale databaser slik det er i dag. Etter planen skulle dette være på plass allerede i 2020, men arbeidet er forsinket fra EASA sin side.

#### *Status flysikkerhetsmål*

I det norske flysikkerhetsprogrammet av 27. juni 2017 er gjeldende mål for norsk flysikkerhet angitt. Målene angir en ønsket reduksjon i ulykkesraten for kommersiell luftfart med norske fly og helikoptre.

For femårsperioden 2017–2021 sett under ett skal ulykkesfrekvensen for tunge, kommersielle fly reduseres til under 0,2. Ulykkesfrekvensen for lette, kommersielle fly og for innlands helikopter skal begge reduseres til under 1,0. For offshore helikopter er målet at det ikke skal skje noen ulykker i årene 2017–2021.

Ser vi på perioden 2017–2020, de fire første årene i målperioden, så tilfredsstillers ulykkesratene målene på alle områdene. Den relativt høye ulykkesraten for offshore helikopter i femårsperioden 2016–2020 skyldes at det inntraff to ulykker i sektoren i 2016.

	<b>Mål for raten</b>	<b>Rate siste fem år</b>	<b>Rate hittil i målperioden</b>
<b>Sektor</b>	<b>Mål 2017–2021</b>	<b>2016–2020</b>	<b>2017–2020</b>
Tunge CAT-fly	0,2	0,05	0,07
Lette, kommersielle fly	1,0	1,17	0,75
Offshore helikopter	0,0	0,76	0,00
Innland helikopter	1,0	0,68	0,63

Ratene for 2020 er estimer, siden vi ennå ikke har mottatt rapport om antall landinger fra alle fly- og helikopterselskapene.

#### 3.2.2 Luftfartstilsynet skal fortsette arbeidet med å videreutvikle flysikkerhetsplanen i tilknytning til det norske flysikkerhetsprogrammet av 27. juni 2017

Luftfartstilsynet har etablert en nasjonal flysikkerhetsplan som støtter opp under de overordnede målene som er satt i flysikkerhetsprogrammet. I 2020 har vi utviklet en ny og bedre mal for å presentere flysikkerhetsplanen på våre nettsider og vi har etablert en tverrfaglig rutine for arbeidet med flysikkerhetsplanen.

Når den nye basisforordningen trer i kraft i Norge blir den europeiske flysikkerhetsplanen bindende for oss. Et av kravene der er at flysikkerhetsprogrammet skal være «effectively implemented» innen utgangen av 2025. Det er derfor helt nødvendig at vi fortsetter å utvikle vårt eget flysikkerhetsarbeid i tråd med de milepælene vi har fastsatt. To sentrale milepæler er at revisjon av flysikkerhetsprogrammet starter i 2021 og at vi i 2022 gjennomfører en gapanalyse for å identifisere hvilke avvik det er mellom kravene i ICAOs Annex 19 og vårt flysikkerhetsprogram. Dette vil gi oss et godt grunnlag for å fastsette nye milepæler for utvikling av flysikkerhetsprogrammet, som altså skal inngå i flysikkerhetsplanen.

### 3.2.3 Luftfartstilsynet skal bidra til sikker utvikling av romfarten, og foreta nødvendig planlegging med tanke på at etaten kan få delegert midlertidig tilsynsmyndighet for romaktiviteter

Luftfartstilsynet startet i 2020 arbeidet med å forberede mulig oppdrag som midlertidig tilsynsmyndighet for norske romaktiviteter. Luftfartstilsynet har tilegnet seg ny kompetanse på området ved at to medarbeidere deltok i opplæring fra den europeiske romfartsorganisasjon (European Space Agency) organisert av Norsk romsenter i oktober 2020. Det har vært utfordrende å prioritere planlegging og andre forberedelser i 2020 pga. den ekstraordinære situasjonen knyttet til oppfølging av covid-19. Arbeidet med forberedelser fortsetter inn i 2021, blant annet med mer systematisk gjennomgang av relevant bakgrunnsmateriale og kurs i et utenlandsk regulatorisk system.

### 3.2.4 Luftfartstilsynet skal samarbeide med aktørene i bransjen for å øke sikkerheten innen offshore og innlandshelikopter

Det er avholdt to virtuelle møter i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF). SF har blant annet oppdatert mandat og vedtekter for arbeidet i forumet.

#### *Offshore helikopter*

Det har i forbindelse med pandemien vært gitt en del tidsbegrensede dispensasjoner også til offshoreoperatørene.

Arbeidet med HSS-4 (Helicopter Safety Study) pågår, men studien er noe forsinket grunnet smittesituasjonen. Rapporten forventes ferdigstilt i løpet av første halvår 2021.

Tilsynsaktivitet for offshore helikopter er noe redusert i forhold til årsprogram. Av totalt 24 tilsynsaktiviteter planlagt, ble det gjennomført 14 tilsyn. Hovedtilsynene med operatørene er gjennomført som planlagt, mens det i hovedsak er tilsyn med sekundærbaser og ruteinspeksjoner som er kansellert eller utsatt på grunn av covid-19.

Tilsynsaktiviteten med helikopterdekk offshore ble midlertidig stoppet av Petroleumstilsynet på grunn av covid-19, men gjenopptatt mot utgangen av året.

Luftfartstilsynet har levert et notat til Samferdselsdepartementet som gjelder problemstillinger rundt tilsynsaktivitet på helikopterdekk offshore. Notatet peker på utfordringer knyttet til at Luftfartstilsynet kun er bistandsmyndighet for Petroleumstilsynet og dermed ikke har tilsynsansvaret.

#### *Innland helikopter*

Det er kun avholdt ett møte i Flysikkerhetsforum for innlands helikopter (FsF) i løpet av 2020. Dette ble gjennomført som et virtuelt møte pga. covid-19. Det er krevende å gjennomføre disse møtene virtuelt, så planen er å gjennomføre et fysisk møte så snart smittesituasjonen tillater det.

Luftfartstilsynet har besluttet at det skal opprettes et 3-parts sikkerhetsforum for innland helikopter etter samme mønster som Samarbeidsforum for offshore (SF). Dette sikkerhetsforumet vil ledes av



Luftfartstilsynet og ha deltagere fra arbeidstagerorganisasjonen, representanter fra FsF som representerer operatørene og de største kundegruppene representert ved Statnett og Energi Norge. Statens havarikommisjon vil være observatører i forumet. Det har vært jobbet med mandat for forumet i 2020 og første møte ble avholdt i februar 2021.

Tilsynsaktivitetene innenfor segmentet har vært gjennomført på omtrent normalt nivå, men mange tilsyn er gjennomført som fjernevisjoner med en kombinasjon av dokumentgjennomgang og Skype. Fokus under operative tilsyn har vært ledelsessystem, med hovedfokus på risikostyring.

Vi gjorde i tillegg en del uanmeldte feltinspeksjoner da smittesituasjonen var lav. Disse ble gjort i forbindelse med filminnspilling i Møre og Romsdal samt inspeksjoner på Finnmarksvidda.

Vi har også startet et arbeid med å gjennomføre en oppfølgingsstudie etter sikkerhetsstudien gjennomført i 2011–2012. Denne planlegges gjennomført i 2021.

#### *Regelverk*

På helikoptersiden har regelverksarbeidet i Luftfartstilsynet konsentrert seg om helikopteroperasjoner på Svalbard og i andre polare områder. Krevende klimatiske- og geografiske forhold utgjør særskilte risikofaktorer for flygingen i disse områdene. Helikopterulykken i Isfjorden på Svalbard i 2017, hvor alle om bord omkom, viste at marginene for overlevelse ved luftfartsulykker i slike områder kan være små. Luftfartstilsynet har derfor i 2020 utarbeidet utkast til forskrift med særlige sikkerhetsregler for slik flyging. Blant annet foreslår vi å påby nødutstyr som skal bedre muligheten for overlevelse og berging. Saken ble sendt på høring i slutten av 2020, og vi vil slutføre arbeidet i 2021.

Luftfartstilsynet har i tillegg ferdigstilt og fått vedtatt forskrift om sivil statsluftfart. Slik luftfart utføres ofte med helikopter, og den nye forskriften etablerer hensiktsmessige sikkerhetsregler på området. Vi har i den sammenheng tatt hensyn til høringssvarene fra innland-helikopteroperatørene, og valgt en løsning hvor brannslukking med helikopter vil bli regulert av de alminnelige felleseuropeiske sikkerhetsreglene, fremfor i forskrift om sivil statsluftfart.

#### *3.2.5 Luftfartstilsynet skal forberede implementering av nytt EU-regelverk og gjennomføre prioriterte tiltak i henhold til regjeringens dronestrategi*

Luftfartstilsynet har hatt fokus på arbeidet med å implementere det nye felleseuropeiske droneregelverket. EU utsatte ikrafttredelse av regelverket til 1. januar 2021 pga. covid-19, noe som ga litt bedre tid til implementeringsarbeidet. Vi jobber med å øke kompetanse og kapasitet på operative droneinspektører samt innenfor luftrom. Vi har ansatt nye inspektører innenfor disse feltene i tillegg til en ny medarbeider på kommunikasjon. Økt kapasitet på kommunikasjon er prioritert fordi regelverkets ikrafttredelse forventes å føre til ytterligere økt behov for sikkerhetsformidling spesielt innen dette segmentet.

Luftfartstilsynet har i henhold til kravene i regelverket etablert en droneportal og denne ble tatt i bruk ved årsskiftet. Det har vært noen driftsproblemer knyttet til denne, men disse søkes løst fortløpende. Droneportalen inneholder droneoperatørregister, e-læring og eksamen for dronepiloter.

Luftfartsmyndigheten har også ansvar for å etablere online-kurs for droneoperatører innen åpen og spesifikk kategori. Dette arbeidet gjøres i samarbeid med svenske myndigheter.

Luftfartstilsynet har utarbeidet nye prosedyrer for godkjenning av operatører innenfor spesifikk kategori. Dette vil i hovedsak være operatører som tidligere var RO2/3-operatører. I tillegg har vi etablert prosedyre for å kunne utstede LUC – Light Unmanned operator Certificate til de tyngste

operatørene. LUC kan i noe grad sammenlignes med AOC (Air Operator Certificate) som benyttes i den bemannede delen av kommersiell luftfart. For denne kategorien er det krav om en organisasjon og et «Safety Management System».

En del av de markedsrettede informasjonstiltakene mot dronesegmentet er avlyst grunnet covid-19. Den årlige dronekonferansen som Luftfartstilsynet arrangerer, ble avholdt digitalt med stor deltagelse og gode tilbakemeldinger.

#### *Regelverk*

Utviklingen av felleseuropeiske regler for droner har fortsatt gjennom 2020. Blant annet nevnes utvikling og vedtakelse av regler som standardiserer og forenkler godkjenningssprosessen av visse typer droneoperatører (såkalte standardscenarier), og utvikling av det som skal bli felleseuropeiske regler for såkalt sertifisert kategori som skal gjelde droneoperasjoner med høyest risiko. For de sistnevnte reglene er det planlagt et trinnavis utviklingsløp i takt med den forventede utviklingen av slike droneoperasjoner. I tråd med regjeringens dronestrategi har Luftfartstilsynet deltatt aktivt i disse prosessene gjennom å avgi høringsinnspill og i komitéarbeid i EU.

Kommisjonen arbeider også med et forslag til et regelverk for «U-space», hvilket vil si krav til automatiserte trafikkstyringssystemer for droner i områder definert av de enkelte statene. Dette innbefatter krav til leverandørene av slike systemer og knytninger opp mot ordinære lufttrafikkjenester. Det er forventet at regelverket vil bli vedtatt i EU i løpet av første halvår 2021. Luftfartstilsynet følger dette arbeidet tett, og reglene forventes å bli tatt inn i norsk rett slik de vedtas i EU. Luftfartstilsynet har tatt høyde for dette forventede regelverket i det pågående arbeidet med ny nasjonal forskrift om luftromsorganisering.

#### *Luftrom*

Luftfartstilsynet etablerte høsten 2019 en arbeidsgruppe bestående av Luftfartstilsynet, Avinor AS, Avinor Flysikring AS samt Samferdselsdepartementet. Arbeidsgruppen skulle belyse en del problemstillinger relatert til UTM (Unmanned Traffic Management). Arbeidsgruppen leverte sitt arbeid i 1. tertial i 2020 og rapporten er oversendt til Samferdselsdepartementet. For 2021 planlegges det å videreføre deler av denne arbeidsgruppen.

3.2.6 Luftfartstilsynet skal utrede mulighetene for en utvidet bruk av Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (ADS-B) i Norge, og se på hvilke flysikkerhetsmessige gevinster dette vil gi for både privatflysegmentet og annen luftfart

Luftfartstilsynet har i 2020 etablert et GA-sikkerhetsforum som er en møteplass for etater og brukere med spesielt søkelys på privatflyging.

En grundig utredning av mulighetene rundt ADS-B teknologien krever samarbeid mellom etater og brukere, og bruk av ADS-B vil derfor være et sentralt tema i forumet.

Prosjektet med ADS-B for privatflysegmentet ble ikke ferdigstilt i 2020 pga. covid-19. Arbeidet pågår fortsatt og det jobbes med en mulighetsstudie der blant annet flysikkerhetsgevinster vil bli vurdert. Både Avinor Flysikring og Flyværtjenesten er involvert i prosjektet.

3.2.7 Luftfartstilsynet skal fortsette arbeide med å integrere human factors i flysikkerhetsprosessen. Prosjektet knyttet til rusmiddelmisbruk i luftfarten videreføres.

#### *Integrering av human factors i flysikkerhetsprosessen*

Luftfartstilsynet har gjennom oppfølging av human factors knyttet til covid-19-situasjonen fått god oversikt over hvordan dette håndteres i de forskjellige segmentene. Tilsynsmetodikken og sjekklister som ble utviklet i forbindelse med pandemien for dette området, vil også bli benyttet i

en normalsituasjon. Dette vil gi informasjon som inngår i vurderingen av en operatør sitt styringssystem og vil dermed også inngå i flysikkerhetsprosessen og vurderinger rundt operatørens risikoprofil.

#### *Prosjektet rusmiddelmisbruk i luftfarten*

Luftfartstilsynets rusprosjekt omfatter en rekke tiltak som vil bidra til å motvirke rus som sikkerhetsrisiko. På regelverkssiden er det gjennomført en rekke regelverksendringer – blant annet utvidelse av virkeområdet for bestemmelser om rus og avhold slik at flere blir omfattet av reglene om pliktmessig avhold. Det er også etablert regler som sikrer politiet hjemmel til å foreta tilfeldige ruskontroller av flygeledere, teknikere og bakkepersonell. En flytekniker er nå dømt til fengselsstraff for overtredelse av disse reglene.

Prosjektet har også samarbeidet med Politidirektoratet om å øke politiets arbeid med rustesting av besetningsmedlemmer. Dette arbeidet har resultert i at politiet utvider rustesting ved at det skal foretas regelmessige kontroller på Værnes, Flesland og Tromsø lufthavn i tillegg til dagens kontroller på Gardermoen lufthavn. Den økte testingen ble påbegynt i 2020, men på grunn av pandemien og smittevern hensyn er mye av testaktiviteten midlertidig innstilt. Vi forventer imidlertid at politiet vil gjenoppta arbeidet når smittesituasjonen tilsier det.

Regelverksendringer og arbeid for økte ruskontroller utgjorde to av elementene i prosjektets arbeid for å etablere et nasjonalt program for rustesting innen luftfarten. Det tredje elementet er å stimulere til at luftfartsselskapene selv innfører økt rustesting av besetningsmedlemmer. Dette er kun delvis oppnådd gjennom innføring av felleseuropeiske regler som pålegger selskapene å systematisk teste besetningsmedlemmer og annet sikkerhetskritisk personell i visse tilfeller.

Enkelte selskaper har innført regelmessig rustesting av egne mannskaper ut over regelverkskravene. Det er imidlertid krevende å påvirke andre selskaper til å følge etter. Dette skyldes at tiltakene om rustesting og etablering av støttegrupper vil kreve vesentlige ressurser i selskapene. I dagens krevende situasjon er det vanskelig for selskapene å innføre tiltak som går utover det de nye reglene vil kreve. Etter vår vurdering innebærer tiltakene som er iverksatt en vesentlig opptrapping av arbeidet for å motvirke rus som risiko i luftfarten. Resultatene av dette arbeidet bør derfor dokumenteres før man i Norge vurderer å gå lengre i etableringen av et mer omfattende nasjonalt testprogram.

Luftfartstilsynet har aktivt promotert de nye reglene på området, blant annet i form av en podcast med informasjon og veiledning til selskapene.

Luftfartstilsynets arbeid med rusprosjekt videreføres i 2021.

#### *3.2.8 Luftfartstilsynet skal gjennomføre en HMS-undersøkelse om arbeidsforholdene for besetningsmedlemmer i norsk luftfart*

Covid-19 har medført at flyselskapene er i en svært krevende økonomisk situasjon med permitteringer og oppsigelser. Luftfartstilsynet har derfor vurdert at det vil være lite hensiktsmessig å gjennomføre en HMS-undersøkelse for flygende personell i denne situasjonen. Undersøkelsens validitet og reliabilitet antas å svekkes i lys av situasjonen og det vil dermed være vanskelig å bruke resultatene fra undersøkelsen som et sammenligningsgrunnlag med tidligere og fremtidige undersøkelser. Luftfartstilsynet har derfor besluttet å utsette gjennomføring av undersøkelsen til 2021.

HMS 3-partsforumet vil involveres i den videre planleggingen av HMS-undersøkelsen om arbeidsforholdene for besetningsmedlemmer i norsk luftfart i 2021.

### 3.2.9 Luftfartstilsynet skal implementere nytt regelverk for personkontroll

Det nye felleseuropeiske regelverket for personkontroll er pga. covid-19 utsatt i ett år til 31. desember 2021. Det er nå avklart at Sivil klareringsmyndighet skal overta ansvaret for utvidet bakgrunnssjekk i henhold til dette regelverket.

Luftfartstilsynet har hatt forslag til ny forskrift om standard bakgrunnssjekk på høring og det er en del prinsipielle spørsmål som må avklares før forskriften kan vedtas. Forskriften forventes vedtatt i 2021.

### 3.2.10 Luftfartstilsynet skal ha oversikt over de oppgavene i European Plan for Aviation Safety (EPAS) som er relevante for norsk luftfart

Luftfartstilsynet har etablert en prosedyre som sikrer at vi gjennomgår oppgavene som i den europeiske flysikkerhetsplanen (EPAS) er rettet til medlemsstatene, for å identifisere hva som er relevant for norsk luftfart. Disse oppgavene skal inngå i den norske flysikkerhetsplanen sammen med en beskrivelse av våre tiltak.

EASA utgir hvert år en ny versjon av EPAS, selv om planen gjelder for fem år. Noen av oppgavene er av systemisk karakter, som at medlemslandene skal prioritere utvikling av flysikkerhetsprogram og -plan og aktørenes sikkerhetsstyringssystem (Safety Management System). Andre er mer operasjonelle, som å ha konferanser om helikoptersikkerhet eller å sørge for tilstrekkelig koordinering med militær luftfart for å ivareta sikkerheten i den sivile luftfarten.

### 3.2.11 Luftfartstilsynet skal bistå SD med utarbeidelse av nasjonal lufttomsstrategi

Arbeidet med nasjonal lufttomsstrategi har pågått i 2020 og vil fortsette i 2021. Luftfartstilsynet deltar med ressurser i departementets arbeidsgruppe.

### 3.2.12 Luftfartstilsynet skal følge opp anbefalinger og eventuelle krav i nasjonal navigasjonsstrategi

Nasjonal navigasjonsstrategi ble vedtatt i desember 2020 og Luftfartstilsynet vil derfor følge opp anbefalinger og krav i 2021.

## 3.3 Samfunnssikkerhet og beredskap

Luftfartstilsynet forholder seg til definisjonen i stortingsmelding nr. 17 (2001–2002) – «Samfunnssikkerhet – veien til et mindre sårbart samfunn», hvor det heter at samfunnssikkerhet er «samfunnets evne til å opprettholde viktige funksjoner og ivareta borgernes liv, helse og grunnleggende behov under ulike former for påkjenninger». Dette utgangspunktet innebærer at både forebygging, beredskap, krisehåndtering og gjenoppretting omfattes.

### 3.3.1 Luftfartstilsynet skal være forberedt på å bli tilført tilsynsmyndighet for luftfartssektoren etter ny lov om forebyggende sikkerhet (sikkerhetsloven)

Luftfartstilsynet vil, etter eventuell utpeking som sektortilsyn, raskt kunne tilegne seg tilleggskompetanse etter krav fra Nasjonal sikkerhetsmyndighet. Luftfartstilsynet er forberedt på å bli tilført slik tilsynsmyndighet.

### 3.3.2 Luftfartstilsynet skal, gjennom sin årlige risikovurdering og løpende oppdateringer fra andre etater, ha oversikt over risiko- og sårbarhetsbildet innen luftfartssektoren

Luftfartstilsynet har i 2020 oppdatert sin scenariobaserte risikovurdering innen security, og funnet at scenarioene ikke har endret seg nevneverdig når det gjelder innbyrdes risiko. Dette betyr at konklusjonene i vurderingen fremdeles er gjeldende i 2020. Arbeidet kommer i tillegg til en kortfattet risikovurdering som adresserte spesifikke forhold knyttet til security under koronapandemien.

Luftfartstilsynet har også deltatt i arbeidet til ICAO Working Group Threat and Risk før sommeren 2020, hvor det er gitt råd til ICAO om risiko forbundet med ulike scenarier innen luftfart (security).

3.3.3 Luftfartstilsynet skal øke sin kompetanse og kapasitet innenfor området digital sikkerhet for å forberede implementering av felleseuropeisk luftfartsspesifikt regelverk på området gjeldende fra 2021. Luftfartstilsynet skal også gjennomføre tilsyn med digital sikkerhet mot et antall utvalgte aktører.

Luftfartstilsynet har i 2020 ansatt en ekspert innen cyber security. I løpet av høsten har vi arbeidet med å komme frem til en enkel metodikk for gjennomføring av tilsyn. Tilsyn vil i hovedsak fokusere på å skape dialog med luftfartsaktørene og økt oppmerksomhet rundt digital sikkerhet generelt, samtidig som det er viktig å informere om nytt regelverk som kommer i 2022 og hva dette innebærer for luftfartsaktørene.

Luftfartstilsynet har høsten 2020 gjennomført en enkel sjekk av sikkerheten forbundet med e-post hos en del aktører innen luftfart. Resultatet av tilsynet er med på å øke kunnskapen om sikkerhetstilstanden hos luftfartsaktørene.

Luftfartstilsynet er partner i Nasjonalt cybersikkerhetscenter (NCSC), som ledes av Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM). Deltagelsen gir enklere tilgang til verdifull kompetanse både hos NSM og andre viktige aktører innen digital sikkerhet og styrker vår evne til å respondere på digitale sikkerhetshendelser.

Som en konsekvens av covid-19 ble det ikke gjennomført noen tilsyn med digital sikkerhet i 2020. Det er planlagt ti slike tilsyn i 2021.

## 3.4 Samfunnstjenlig luftfart

3.4.1 Luftfartstilsynet skal slutføre «Prosjekt Allmennflyging og luftsport, PALII» herunder planlagte regelverkstiltak

Luftfartstilsynet har oversendt sluttrapport for prosjekt PALII til Samferdselsdepartementet. Sluttrapporten gir en oversikt over de tiltak som er gjennomført, herunder også regelverkstiltak. Noen av regelverkene er ikke ferdigstilt, men er i en høringsprosess. Disse vil bli ferdigstilt så snart høringsperioden er over. Rapporten gir også oversikt over safety promotion-tiltak som er gjennomført.

Rapporten gir en anbefaling angående videre arbeid på området.

3.4.2 Luftfartstilsynet skal delta i arbeidet med å redusere støybelastning rundt landingsplasser fra fly og helikoptre, samt delta i internasjonalt arbeide med flystøy

Luftfartstilsynet skal være en pådriver i arbeidet med å redusere støybelastning rundt landingsplasser for fly og helikoptre, og vi deltar aktivt i relevante internasjonale og nasjonale fora med dette for øye.

For flyplasser med støyutfordringer følger vi løpende opp problematikken knyttet til visuelle flyginger og påser at støyreducerende prosedyrer vurderes. I ny konsesjon for Sola lufthavn Stavanger er konsesjon gitt bl.a. på vilkår av at det utarbeides nye støyberegninger som baserer seg på reelt flydde traseer. Arbeidet på området har ikke hatt den ønskede fremdrift i 2020 på grunn av covid-19-situasjonen. Fremover vil vi blant annet følge opp at avtaler om trasévalg for fly- og landingsplasser er inngått mellom konsesjonshaver og lokale myndigheter og at disse er i henhold til konsesjonskrav.

Luftfartstilsynet har spilt inn til ny nasjonal transportplan mulige tiltak for å redusere støy rundt fly- og landingsplasser og fra offshore helikopter.



Luftfartstilsynet bidrar også i vurderinger av flystøy rundt Harstad/Narvik lufthavn Evenes. Der utredes spørsmål om høye lydnivåer ved QRA-avganger (avganger med forsvarrets beredskapsfly F-35) og nærhet til publikumsarealer, i tillegg til den økte støyen som følger med økt flyaktivitet.

Veilederen M-128 utdyper krav i regelverket og viser preaksepterte, forenklete beregningsmetoder som skal sikre at forskriftskravene knyttet til flystøy overholdes. Dermed bidrar den til å lette arbeidsbyrden for anleggseier. Luftfartstilsynet har gitt høringsuttalelse til utkast til revidert M-128.

Antallet støyklager har økt markant etter at koronapandemien inntrådte. Vi antar at en del av klagen kan komme av at flere har hjemmekontor, er permitterte etc. slik at de oppholder seg i boligen nært flyplassene større deler av døgnet enn i en normalsituasjon. Dermed hører de denne støyen store deler av dagen i stedet for noen timer på ettermiddagen. Luftfartstilsynet har derfor brukt betydelig mer ressurser på å håndtere slike klager de siste månedene sammenlignet med et normalår. Hovedvekten av støyklagen kommer fra Sola der det har kommet en del klager i forbindelse med den nye redningshelikoptertypen AW 101 SAR Queen, som har et høyere støynivå enn Sea King. Vi registrerer i tillegg en økning i Bergen, der det testes en del nye inn- og utflyvningstraseer. Det er også en rekke støyklager knyttet til helikoptertrafikk ved det nye beredskapssenteret på Taraldrud.

Luftfartstilsynets arbeid med håndtering av støyklager utføres primært gjennom oppfølging av konsesjonshavere, flyplassbrukere, avtaler om traseer og konsesjonsbetingelser og ved veiledning om relevant regelverk.

Når det gjelder internasjonalt arbeid har det pga. covid-19 vært mindre aktivitet enn opprinnelig planlagt. Mange viktige bidragsyttere, særlig fra industrien, har måttet prioritere andre arbeidsoppgaver enn flystøy. Arbeidet med å revidere den internasjonale støystandarden for fly over 55 tonn, som Luftfartstilsynet leder, holder likevel oppsatt fremdriftsplan. Dette til tross for stor utskifting av medlemmer i arbeidsgruppen som følge av covid-19.

Luftfartstilsynet deltar i ICAOs miljøgruppe CAEP og støygruppe WG1. Luftfartstilsynet har bidratt til felleseuropeiske papirer om supersonisk luftfart og vi har vært hovedforfatter på arbeidspapir om revisjon av støystandarden. Møtene har blitt betydelig redusert i omfang som følge av at det har vært digitale møter i 2020.

Det ble som følge av covid-19 kun holdt et møte i N-ALM (nordisk arbeidsgruppe om miljø) i 2020, Luftfartstilsynet leder denne arbeidsgruppen.

### 3.4.3 Luftfartstilsynet skal overvåke utviklingen innen luftfartssektoren knyttet til lav- og nullutslippsteknologi og legge til rette for en mer klimavennlig luftfart

Luftfarten er intet unntak i omstillingen til nullutslippssamfunnet, men sektoren er fremdeles i en tidlig innovasjonsfase. Produsenter av fly og drivlinjer vurderer forskjellige teknologiske plattformer og energibærere. Det er forventet at helt nye løsninger først blir utviklet for mindre passasjerfly for det regionale markedet, med rekkevidde fra 100 km og opp til 1 500 km. Per i dag konsentrerer utviklingen seg om helelektriske fly basert på energi fra batteri- og/eller brenselcelle, hybridelektriske fly eller fly hvor hydrogen forbrennes direkte i motor. I tillegg utvikles det ulike drivstoff, som avansert biodrivstoff og syntetisk fremstilte drivstoff i forskjellige varianter. Parallelt må hele det øvrige luftfartssystemet utvikles. Dette inkluderer infrastruktur på bakken, luftrom, operasjonskonsept, utdanning av personell, vedlikehold, regelverk og kommersielle modeller.

I Luftfartstilsynet har vi lagt vekt på å samarbeide med sentrale aktører nasjonalt og internasjonalt for å skaffe oss tilstrekkelig innsikt og for å kunne anbefale tiltak som møter utfordringene.

I NOU 2019:22 «Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring» ble en rekke nasjonale klimarelaterte anbefalinger presentert for regjeringen. Disse ble våren 2020 fulgt opp med Avinor og Luftfartstilsynets rapport «Forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart». Begge utredningene har vært på offentlig høring. Det var totalt 49 konkrete høringsinnspill og det er bred generell støtte til anbefalingene i de to rapportene. Et tilpasset og styrket virkemiddelapparat og etablering av et senter for forskning og innovasjon ble spesielt trukket frem. Videre ble det understreket at hele luftfartssystemet må inkluderes og at innovasjon ikke bør låses til én teknologi.

Som et ledd i Luftfartstilsynets innovasjonssamarbeid med EUs luftfartsmyndighet EASA, leder Luftfartstilsynet et europeisk utredningsprosjekt kalt High Level Task Force on Zero Emission Aviation. Målet for gruppen er å beskrive et veikart og gi ytterligere anbefalinger basert på vurderinger fra denne internasjonale grupperingen av åtte sentrale aktører. Både flyselskap, infrastruktureier, motorprodusent, flyprodusenter og myndigheter har vært involverte for å sikre et bredt perspektiv. Arbeidet avsluttes i første halvår 2021.

#### 3.4.4 Luftfartstilsynet skal bistå fylkeskommunene ved gjennomføringen av kjøp av regionale flyruter (FOT-ruter)

Luftfartstilsynet har hatt dialog med Nordland fylkeskommune angående kjøp av regionale flyruter (FOT-ruter). Luftfartstilsynet har ikke mottatt forespørsler fra andre fylkeskommuner vedrørende veiledning og bistand. Luftfartstilsynet kan bistå med regelverksforståelse og operative krav, men hovedproblemstillingen for fylkeskommunene er nok spørsmål relatert til ruteprogram og innkjøpsregler og det tilligger ikke Luftfartstilsynet å ha særskilt dybdekompetanse på dette.

### 3.5 Brukerdialog og tjenester

Luftfartstilsynet er opptatt av å ha en god brukerdiallog, og har et kontinuerlig fokus på forbedringsarbeid rettet mot brukerne. Vi utvikler våre tjenester i tråd med brukernes behov og endringer i markedet.

#### 3.5.1 Luftfartstilsynet skal kartlegge og gjøre tilgjengelig flysikkerhetsinformasjon som aktørene har bruk for i sitt flysikkerhetsarbeid

Som en del av arbeidet med å kontinuerlig forbedre og gjøre tilgjengelig flysikkerhetsinformasjon, har vi i 2020 publisert en gjennomgang av flysikkerhetstilstanden kalt «Norske flysikkerhetsresultater 2019» for foregående år (2019). Den beskriver flysikkerhetstilstanden ut fra rapporterte luftfartsulykker og -hendelser og omtaler sikkerhetstemaer vi har hatt særskilt fokus på.

Publikasjonen er tilgjengelig på Luftfartstilsynets nettsider og skal oppdateres årlig. Flere av aktørene har gitt oss positiv tilbakemelding på dette produktet.

På forespørsel får aktørene mer spesifikk informasjon basert på rapporterte luftfartsulykker og -hendelser. Regler om taushet og konfidensialitet i luftfartsloven mv. setter likevel noen grenser for hva vi kan dele med andre.

I forbindelse med Luftfartskonferansen 2020 gjennomførte vi en workshop med rundt 50 deltakere fra ulike deler av luftfarten der det ble kartlagt hvilken flysikkerhetsinformasjon aktørene ønsker seg fra oss. Gjennom workshopen fikk vi en bekreftelse på at den retningen vi har på videreutvikling av flysikkerhetsstyring og system for informasjonsdeling er relevant og fornuftig.

Videreutvikling av arbeidet med å nyttiggjøre oss av flysikkerhetsinformasjon og dele mer og bedre flysikkerhetsinformasjon med aktørene vil fortsette i 2021.

### 3.5.2 Luftfartstilsynet skal kontinuerlig forbedre sine tjenester til brukerne

Luftfartstilsynet har i løpet av 2020 etablert et droneoperatørregister, flydrone.no, som også inneholder e-læring og nettbasert eksamen for dronepiloter. Dette er et nasjonalt register der alle som omfattes av det nye droneregulverket må registrere seg som droneoperatører.

Vi har innført et nytt eksamenssystem for teoriaksamen for trafikkflygere. Samtidig har vi tatt i bruk fire av vegvesenets trafikkstasjoner som eksamenslokale. Med denne løsningen kan vi tilby langt flere eksamensperioder per år. En del arbeidsprosesser er også endret slik at flyskolene og kandidatene i større grad kan styre tidspunkt for eksamen. Luftfartstilsynet har også, pga. de endrede arbeidsprosessene, effektivisert arbeidet knyttet til teoriaksamen for trafikkflygere.

Luftfartstilsynets brukerundersøkelse ble gjennomført i november/desember 2020 og sendt ut til 5 045 personer, og besvart av 1 601. Det totale bildet fra årets brukerundersøkelse er at flertallet av Luftfartstilsynets brukere er godt fornøyd med de aller fleste forholdene det er spurt om i undersøkelsen. Alt i alt oppgir 77 % (70 % i 2018) av brukerne at de er fornøyd med Luftfartstilsynet som luftfartsmyndighet, og 83 % at de har tillitt til Luftfartstilsynet, samt at de oppfatter at Luftfartstilsynet oppfyller krav og forventninger som bør stilles til et offentlig tilsyn.

Med utgangspunkt i resultatene fra brukerundersøkelsen er det utarbeidet en liste med forbedringstiltak, med særlig fokus på områdene formidling av regelverk og endringer i regelverk, saksbehandlingstid og brukervennlighet på nettsidene.

### 3.5.3 Målrettet informasjonsarbeid/flysikkerhetsformidling

Luftfartskonferansen 2020 fikk god oppslutning og er en av Luftfartstilsynets viktigste utadrettede arenaer for å drive aktivt informasjonsarbeid og sette dagsorden. På konferansen i 2020 var det 340 deltakere. Konferansens hovedtema i 2020 var bærekraftig luftfart innen klima og miljø, økonomiske rammer og arbeidsliv. Konferansen inneholdt plenumsforedrag og åtte workshops med ulike tema. Vi har mottatt gode tilbakemeldinger på konferansen, både med tanke på valg av tema og innhold, og gjennomføring.

Koronapandemien førte til et stort behov for informasjon ut til markedet. Luftfartstilsynet opprettet derfor raskt en egen samleside for koronarelatert innhold på nettsiden som holdes løpende oppdatert.

På grunn av begrensninger i reiseaktivitet i tråd med nasjonale råd, og svært begrensede muligheter for å kunne ta imot besøk i våre lokaler, har sikkerhetsformidling mot operatørene også foregått via nye digitale plattformer. I tillegg til virtuelle møter har vi produsert podcast, arrangert digitale workshops og webinarer. Dette har blitt svært godt mottatt og er noe som vi vil fortsette med, også etter at vi er kommet tilbake til en normalsituasjon.

Luftfartstilsynet har sendt ut nyhetsbrev til piloter i privatflysegmentet for å informere om ulike vedtak, retningslinjer m.m.

Utvikling av nettsiden med flere funksjoner for push- og nyhetsvarsler, samt integrasjoner mot fagsystemer for oppdatert innhold på nettsiden har vært et viktig arbeid. Utviklingen ga flere muligheter for rask kommunikasjon som ble ekstra viktig i en tid hvor ting endrer seg raskt. Vi har også jobbet med oversettelser av tekster til nynorsk på nettsidene for å imøtekomme krav.

Luftfartstilsynet har en positiv holdning til å delta på, og i enkelte tilfeller gi økonomisk støtte til, seminarer, foredrag og kampanjer som bidrar til bedre sikkerhetsinformasjon. I forbindelse med nytt droneregulament fra 1. januar 2021 har vi stilt med fageekspertise på en rekke arrangementer, blant annet dronekonferansen. Innenfor dronesegmentet er vår nettside luftfartstilsynet.no/droner en mye brukt kommunikasjonskanal. Vi sender ut og publiserer sikkerhetsbrev rettet mot kommersielle

operatører innen ubemannet luftfart (droner). Når det gjelder andre arrangementer ble en del aktiviteter avlyst eller utsatt grunnet covid-19.

En aktiv mediestrategi skal blant annet sørge for at Luftfartstilsynet kan bidra til at til dels kompliserte luftfartsspørsmål innen flysikkerhet blir tilstrekkelig belyst. Dette er i tråd med vår strategi som har åpenhet som en av sine hovedvisjoner. I løpet av 2020 har vi registrert i underkant av 200 mediehenndelser.

Luftfartstilsynet benytter seg av sosiale medier for å fremme sikkerhetsrelatert informasjon, og bidra til dialogbasert kommunikasjon. Vi har f.eks. vært mer aktive på LinkedIn enn tidligere og fått flere følgere der.

## 3.6 Andre føringer og krav

### 3.6.1 Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid

#### *EØS-arbeidet*

Regelverksarbeidet i EU har i 2020 vært preget av situasjonen knyttet til covid-19. Planlagt regelverksarbeid har blitt nedprioritert til fordel for andre oppgaver nødvendig for å håndtere den aktuelle situasjonen som følge av pandemien. EASA publiserte få regelverksforslag mellom mars og november. Aktiviteten tok seg opp mot slutten av året, og det ble publisert to høringer i november og fem i desember (Notice of Proposed Amendment – NPA). Kun fire forslag til regelverk ble oversendt fra EASA til EU-kommisjonen i 2020 (Opinions). Se ellers under punkt 3.3 om de mange ekstraordinære regelverksendringene som følge av covid-19.

Luftfartstilsynet deltar i fire komitologikomiteer og en ekspertgruppe på luftfartsområdet. Også i 2020 har EØS-arbeidet vært preget av at ny basisforordning (EU) 2018/1139 ikke er tatt inn i EØS-avtalen. Det medfører at de endringsforordninger som kommisjonen vedtar, i stor grad må gjennomføres som nasjonal rett i påvente av fullføring av EØS-prosessen. Forordningene må etter oppdatering av EØS-avtalen gjennomføres på nytt gjennom endring av de samme forskriftene. Ved utgangen av 2020 var det totalt 35 forordninger gitt med hjemmel i den nye forordningen der endelig gjennomføring avhenger av EØS-prosessen til 2018/1139.

Luftfartstilsynet arbeider kontinuerlig for å overholde krav og frister fastsatt for regelverks- og EU/EØS-arbeidet i Utredningsinstruksen og i Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Luftfartstilsynet ønsker generelt å gjennomføre høringer og konsultasjoner tidlig i prosessen slik at norske aktører både blir oppmerksom på de prosessene som pågår hos EASA og kan gi innspill til EASA. For de områdene som kommer inn under EASA-forordningen, gjennomføres høring som hovedregel ved at vi informerer om EASAs høringer

#### *Nasjonale regelverksprosesser*

I 2020 ble arbeidet med ny forskrift om sivil statsluftfart sluttført og forskriften ble vedtatt av Samferdselsdepartementet 26. mai 2020. Forskriften trådte i kraft 1. januar 2021. Gjennom forskriften er det kommet på plass mer tidsriktig regulering av dette området.

Samferdselsdepartementet vedtok ny forskrift om luftfart med droner i åpen og spesifikk kategori. Dette er formelt sett en nasjonal forskrift som skal gjelde inntil forordningene tas inn i EØS-avtalen. Vedtakelsen er viktig slik at de samme dronereglene innføres samtidig i Norge som i EU-landene. Forskriften trådte i kraft 1. januar 2021.

Av andre nasjonale forskriftsprosesser i 2020 kan det særlig nevnes at utkast til nye nasjonale forskrifter på teknisk område ble sendt på høring i desember. Det foreslås fire forskrifter på området

luftdyktighet som skal gjelde for luftfartøy som ikke er omfattet av den felleseuropeiske reguleringen. Det foreslås også at til sammen ni forskrifter oppheves i BSL B-serien, og en forskrift i BSL C-serien.

Som en følge av ny regulering de siste årene, blant annet forskrift om statsluftfart som er nevnt over, så har vi gjort en helhetlig gjennomgang av de eldre, nasjonale forskrifter i BSL D-serien (operative forskrifter). Vi har foreslått at til sammen 18 forskrifter skal oppheves. Oppheving kan imidlertid først gjøres til litt ulike tidspunkter i 2021, avhengig av blant annet enkelte andre forskriftsendringer. Luftfartstilsynet vil fortsette å ha søkelys på rydding i de nasjonale forskriftene i 2021.

Regelverksutvikling	2020	2019	2018
Forskrifter som endrer eksisterende forskrifter	23	17	17
Nye forskrifter	2	4	5
Forskrift som opphever en forskrift	3	1	0
Restriksjonsområder	1	5	4
Regelverk sendt på høring	19	18	16

#### *Samarbeid med andre lands luftfartsmyndigheter*

Luftfarten har vært igjennom et krevende år, og vi ser at behovet for samarbeid mellom landene ikke er blitt mindre. Luftfartstilsynet har fremdeles et tett samarbeid med de øvrige skandinaviske landene når det gjelder tilsyn med SAS som følge av den spesielle organiseringen av selskapets driftstillatelse (AOC).

Utvikling i retning av flere konsern, det vil si multinasjonale selskaper med operatørselskaper som har hver sin driftstillatelse i flere land, har gjort det nødvendig med samarbeidsavtaler også knyttet til andre flyselskaper. Luftfartstilsynet har inngått samarbeidsavtaler med svenske og irske myndigheter når det gjelder Norwegian, og dette samarbeidet har vært spesielt verdifullt i 2020 med bakgrunn i den vanskelige situasjonen selskapet befinner seg i. Samarbeidet omfatter både operativ drift, organisasjon og krav til økonomi.

Selv om pandemien har ført til en sterk reduksjon i rutetrafikken ble det i 2020 opprettet innlandsruter av Wizz Air i Norge. Wizz Air er et ungarsk selskap, med datterselskap i andre europeiske land, og fikk i 2020 utstedt AOC fra EASA. Den nye EASA grunnforordningen åpner for at EASA kan være sertifiserende myndighet for flyselskap som har virksomhet i flere land. Det er dermed EASA som er tilsynsmyndighet når Wizz Air opererer i Norge. Grunnforordningen beskriver imidlertid også et system hvor EASA som sertifiserende myndighet kan inngå «Partnership Agreements» som delegerer tilsynsoppgaver til det enkelte medlemsland. Luftfartstilsynet innledet i 2020 et arbeid, herunder dialog med EASA, med tanke på å inngå en slik Partnership Agreement. En slik avtale kan danne grunnlag for at Luftfartstilsynet kan ta en mer aktiv rolle opp mot utenlandske selskap med EASA-godkjenning som opererer norsk innenrikstrafikk.

I 2020 har Luftfartstilsynet inngått en såkalt «Working Arrangement» med japansk luftfartsmyndighet. Hensikten med en slik avtale er å spille den bilaterale flysikkerhetsavtalen (BASA) som EU har inngått med Japan. En slik BASA inngås for å legge til rette for gjensidig akseptering av de sertifikater som de respektive myndigheter utsteder. Ved å inngå en Working Arrangement med Japan sikrer vi at norske aktører får samme konkurransevilkår som EU-aktører. Avtalen gjelder per i dag for luftdyktighetsområdet. Fra før har vi tilsvarende avtale med luftfartsmyndighetene i henholdsvis Canada og Brasil.

Vi har i tillegg startet dialog med FAA (amerikansk luftfartsmyndighet) for å få på plass nærmere implementeringsprosedyrer IPA – Implementation Procedure for Airworthiness – under den



samarbeidsavtalen som allerede eksisterer med USA. Vi forventer at dette kan komme på plass i løpet av 2021. Vi har en målsetting om å også få på plass tilsvarende implementeringsprosedyrer på området simulator og pilotsertifikater.

Som følge av konkurranseutsetting av tårntjenesten i Ålesund og Kristiansund, der den spanske tjenesteleverandøren SAERCO vant anbudet, har Luftfartstilsynet etablert samarbeidsavtaler med henholdsvis spansk luftfartsmyndighet (AESA) og spansk meteorologimyndighet (Spanish NSA for MET services).

### 3.6.2 Samfunnssikkerhet

De overordnede mål og krav for samfunnssikkerhetsarbeidet i etatene er fastlagt i «Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren» fra 2015<sup>13</sup>. Etatene skal særskilt prioritere:

- Klimatilpasning
- Informasjons- og IKT-sikkerhet
- Sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner
- Støtte til totalforsvaret

Innledningsvis er det grunn til å nevne at Luftfartstilsynet siden februar i år har fulgt situasjonen med koronapandemien nøye. Det ble håndtert et stort antall henvendelser fra luftfartsoperatører etter at pandemien rammet Norge i mars 2020. Etter en stund ble krisehåndteringen trappet ned, slik at tre personer fikk i oppgave å rullere på rollen som krisestabsleder. Denne ordningen fortsetter inntil videre, blant annet for å ivareta forpliktelser overfor Samferdselsdepartementet om situasjonsrapportering og deltagelse på samvirkekonferanser i regi av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, og møter i Beredskapsutvalget for biologiske hendelser i regi av Helsedirektoratet.

Klimaendringer medfører behov for økt forebyggende innsats for å tilpasse transportinfrastrukturen, slik at framkommelighet og trafikksikkerhet ivaretas. Luftfartstilsynet deltar i direktoratsgruppe om klimatilpasningstiltak, ledet av Miljødirektoratet. Dette vil tilføre Luftfartstilsynet nyttig kunnskap som kan tas i betraktning både i forbindelse med vurdering av risiko for flysikkerheten og også i forbindelse med tilsyn.

I forbindelse med støtte til totalforsvaret, har Luftfartstilsynet inngått avtale med Forsvarets operative hovedkvarter (FOH) om liaisonfunksjon. Dette innebærer at tre personer i Luftfartstilsynet er utpekt som liaisoner dersom FOH skulle ha behov for dette, enten i forbindelse med øvelser eller reelle hendelser.

## 3.7 Øvrige oppgaver

### 3.7.1 Nye aktører i Norge

Etter flere år med en svak nedgang i antall flyselskap har Luftfartstilsynet nå to søknader til behandling om etablering av nye flyselskap. Godkjenning av AOC og lisens for et nytt flyselskap er en krevende og omfattende jobb, både for myndighet og selskapet. De fleste trenger mye veiledning i en slik prosess. I tillegg har Wizz Air etablert seg, med plan om to baser, i Norge. Luftfartstilsynet har ansvar for å føre tilsyn etter arbeidsmiljølovens bestemmelser med flygende personell som er tilknyttet basene i Norge.

---

<sup>13</sup> En revidert strategi er nettopp utarbeidet (februar 2021) og danner føringer for det videre arbeid med samfunnssikkerhet.

### 3.7.2 Godkjenning av fjernstyrte tårn

I 2020 godkjente vi totalt tre nye fjernstyrte tårn. Fra før var Røst godkjent, og i 2020 ble Vardø, Hasvik og Berlevåg godkjent. Disse tårnene opereres fra det opprinnelige remote-senteret som etter hvert vil bli reserveløsning. I 2021 skal Avinors nye remote-senter godkjennes og i tillegg har vi planlagt godkjenning av ytterligere seks tårn. De første godkjenningene har vært svært krevende og tatt mye tid og ressurser, men godkjenningsprosessen fungerer nå godt.

### 3.7.3 Lufthavnkategorisering

Det ble i 2020 besluttet å starte et prosjekt for å se på lufthavnkategorisering<sup>14</sup> for de lufthavner som i dag er kategorisert som B eller C, dvs. flyplasser som av ulike årsaker er mer kompliserte å operere på. Kortbanenettet tas ikke med i denne omgang, men kommer inn i en senere fase. Arbeidet utføres i samarbeid med Avinor og de største flyoperatørene, og vi forventer å ferdigstille dette i god tid før vintersesongen 2021/2022.

### 3.7.4 Evaluering av organisering

Luftfartstilsynet startet våren 2020 arbeidet med å evaluere dagens organisasjonsform. Vi etablerte et prosjekt ledet av eksterne rådgivere. Formålet med deres arbeide var å evaluere hvorvidt målsettingen og kravene som ble satt til organisasjonsendringen som Luftfartstilsynet gjennomførte med virkning fra 2017 var oppfylt. Prosjektet skulle forberede ledelsen i Luftfartstilsynet på å ta et faktabasert valg av tiltak som skulle sikre at virksomheten er organisert og dimensjonert for fremtiden.

Med bakgrunn i dokumentanalyser, ulike typer intervjuer og generelt bred involvering fra ansatte i Luftfartstilsynet gjennom prosessen, ble det i sluttrapporten foreslått 56 forbedringstiltak.

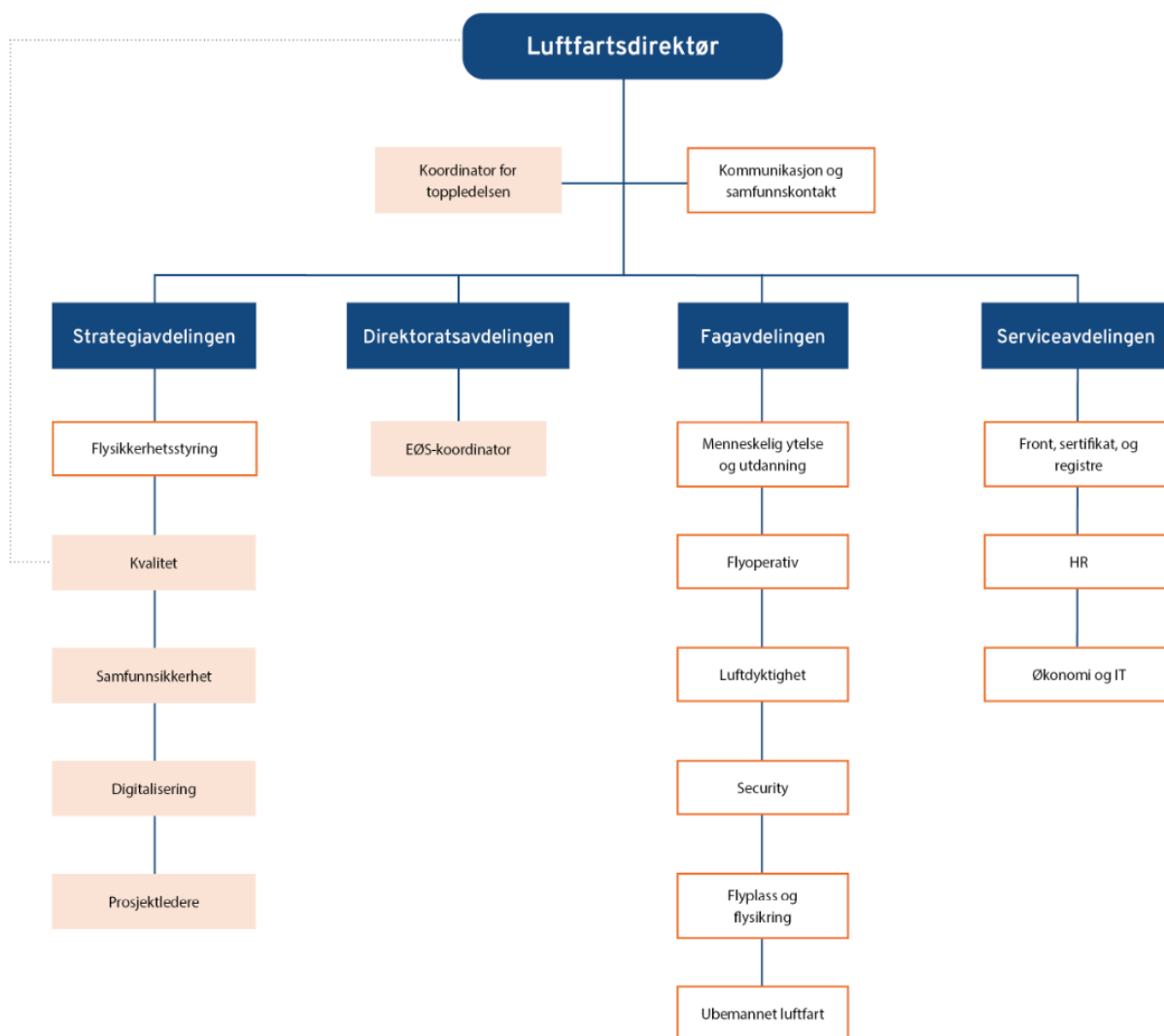
Gjennomføring av tiltakene er satt i gang. Det er bl.a. besluttet å legge ned tilsynsavdelingen og overføre avdelingens oppgaver og ansvar til fagavdelingen. I denne forbindelse vil også ledelsen av fagavdeling styrkes. Nytt organisasjonskart kan ses på neste side.

---

14 Kategori A: Tilfredsstillende regelverkskrav mht. instrumentprosedyre, ytelseskrav for bruk av rullebane, sirkling og natt operasjoner i tillegg til ingen utfordrende Vind/værforhold.

Kategori B: Tilfredsstillende ikke krav iht. Kat A eller som krever ekstra vurderinger opp mot ikke standard Navigasjons anlegg og/eller flygemønster, spesielle værforhold, ytelsesbegrensninger eller andre relevante innvirkninger.

Kategori C: Lufthavn som krever ytterligere vurderinger ut over kategori B.



En sentral anbefaling var videreutvikling av SRM<sup>15</sup>-prosessen. Det ble besluttet at organiseringen av prosessen forblir som i dag. I tillegg skal roller, ansvar og myndighet (RAM) tydeliggjøres og gjøres kjent i organisasjonen.

Siste del av prosjektet startet 1. oktober i fjor og fokuserer på hvordan tilsynsavdelingens oppgaver skal overføres, implementeres og ivaretas i fagavdelingen med tilhørende ansvar, myndighet og ressurser. I tillegg skal prosesser, oppgaver, roller m.m. som enten ikke finnes eller som er mangelfullt beskrevet/implementert identifiseres. Deretter skal prosesser, oppgaver, roller m.m. beskrives, fullmaktsmatrise for delegering av myndighet skal etableres og det skal også etableres tydelige interne krav og forventninger mellom relevante enheter i Luftfartstilsynet.

De aller fleste av de 56 anbefalingene vil bli realisert.

<sup>15</sup> SRM er en forkortelse for Safety Risk Management.

### 3.8 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet (alle beløp i 1 000 kroner)

Indikatorer <sup>16</sup>	2020	2019	2018
Lønn og sosiale utgifter	178 351	173 834	167 325
Administrative utgifter	46 867	37 179	44 760
Totale utgifter	238 245	230 043	229 973
Antall årsverk	177,9	176,7	174,0
KPI1 Lønnsutgift per årsverk <sup>17</sup>	1 002	982	962
KPI2 Totalutgift per årsverk	1 338	1 300	1 322
KPI3 Lønnsutgiftsandel	75 %	76 %	73 %
KPI4 Andel administrative utgifter	20 %	16 %	19 %
KPI5 Administrative utgifter per årsverk	263	210	257

<sup>16</sup> Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet med inndata er beregnet i henhold til brev fra Samferdselsdepartementet av 25.11.2019.

<sup>17</sup> Beregning av utførte årsverk basert på definisjon fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. Personalmelding: PM-2019-13.

## 4 Styling og kontroll i virksomheten

### 4.1 Ressurser, ramme faktorer og effektivitet

#### 4.1.1. Ramme faktorer og effektivitet

Luftfartstilsynet tildeles driftsbudsjett og inntektskrav over statsbudsjettet. Bevilgning for 2020 var på kr 246 260 000. Disponibel ramme for året var kr 253 548 000, inkludert overført beløp fra 2019 på kr 7 288 000.

Luftfartstilsynet er inne i en fase hvor oppgaveporteføljen øker med utgangspunkt i det felles-europeiske regelverk knyttet til flysikkerhet. Særlig fremveksten av ubemannede luftfartøy (droner), og tilhørende nytt regelverk, gir nye oppgaver og ressursbehov som er merkbare for vår rolle som luftfartsmyndighet. Økt fokus på cyber security og klimavennlig luftfart fører også til at vi som myndighet får nye oppgaver. Disse oppgavene håndteres gjennom økt budsjetttramme i statsbudsjettet som i stor grad dekkes av brukerfinansiering og intern effektivisering.

I tråd med Samferdselsdepartementets effektiviseringskrav har Luftfartstilsynet realisert en produktivitetsevinst på kr 1 149 000 på kapittel 1313 post 01, i henhold til ABE-reformens krav. Dette oppnådde vi gjennom effektivisering av førstelinjeoppgaver, grundigere behovsvurdering ved vakanser ved at ledige stillinger holdes vakante en periode, samt gjennomføring av fjernrevisjoner og digital møtevirksomhet. I tillegg har vi hatt en liten besparelse på energibruk, inventar og møtevirksomhet.

Vi igangsatte i 2020 et større forbedringsprosjekt for å sikre kapasitet, stabilitet og sikkerhet i våre IKT-verktøy. Sluttrapporten fra prosjektet inneholder flere omfattende anbefalinger og ble levert i desember. IKT-prosjektet implementeres i 2021.

Som et ledd i vårt forbedringsarbeid knyttet til styling og kontroll i virksomheten, innførte vi i 2020 hoveddelen av et system for tidsregistrering. Systemet skal i løpet av 2021 fungere i samspill med betaling for våre tjenester, samt gi oss dokumentasjon på hvor mye tid som medgår til de ulike oppgaver i virksomheten. Høsten 2020 igangsatte vi også et forberedende arbeid med å innføre et verktøy for ressursstyring- og planlegging.

Prosjektet RAPALTÅ (Rapportering fra A til Å i LT) har i 2020 hatt fokus på å optimalisere rapporteringskjeden for ulykker og hendelser i norsk luftfart. Hensikten er å etablere et bedre grunnlag for flysikkerhetsarbeidet gjennom forbedret kvalitet på hendelsesrapportering, samt en forbedret og mer strukturert arbeidsflyt i rapporteringskjeden som igjen gir effekter som bedre styling og kontroll. Luftfartstilsynet har forbedret sin veiledning for aktørene og har løpende dialog om hvilke saker som skal rapporteres, og om innholdet i rapporter om ulike tilfelle typer. På den måten kan ressursinnsats for rapportør/organisasjon reduseres og kvaliteten på innrapporteringen forbedres. Forbedringstiltakene implementeres i 2021.

I tillegg pågikk det arbeid med digitalisering på områder vist i tabellen nedenfor gjennom 2020. Digitaliseringsprosjektene vil gi effekt både for brukere og for vår interne drift.



Prosjekt	Effekt
Ny eksamensløsning for kommersielle piloter	Økt fleksibilitet for skoler og kandidater i forhold til at eksamen kan tas på trafikkstasjoner over hele landet, i samarbeid med Statens Vegvesen. Frigitt tid internt i Luftfartstilsynet til andre oppgaver – tilsvarende 60 % stilling.
Etablering av droneoperatørregisteret flydrone.no	Krav i henhold til nytt regelverk. Portalen omfatter registrering, e-læringskurs og online eksamen for dronepiloter. Brukerne har tilgang hele døgnet. For Luftfartstilsynets del begrenses manuelt arbeid betydelig.
Droneoperatørregisteret – integrering med EASA og fagsystemet Empic	Gir mulighet for å utveksle data med EU-land og gir full støtte for spesifikk og sertifisert kategori. Internt oppnås mer effektiv bruk av fagsystemet Empic.
Automatisere arbeidsprosesser – etablering av tidsregistrering	Bedre grunnlag for fakturering og ressursplanlegging.

Effektiviseringsgrep er ressurskrevende, og tempoet må derfor avveies både mot økonomi og arbeidsbelastning på den ene siden og gevinstmulighetene på den andre siden.

Nye oppgaver og krav, med hensyn til innhold og kvalitet i etablerte oppgaver, medfører et økt behov for personell som ikke alene kan dekkes av effektiviseringstiltak. Luftfartstilsynet ønsker å videreutvikle sitt strategiske arbeid med flysikkerhet, noe som også fører til behov for investeringer i digitale verktøy og metodeutvikling.

På personellsiden erfarer vi at behovet for å få tilført nødvendig kompetanse i henhold til regelverket presser opp lønnskostnadene. Regelverket forutsetter at vi rekrutterer en stor del av våre stillinger fra privat luftfart, hvor lønnsnivået generelt er høyere enn i staten. Luftfartstilsynet har som regel god søkertilgang til utlyste stillinger, men enkelte spisskompetansestillinger kan det være vanskelig å rekruttere, fordi noen fagområder kjennetegnes av få kvalifiserte arbeidstakere på landsbasis.

#### 4.1.2 Ressurser og kompetanse

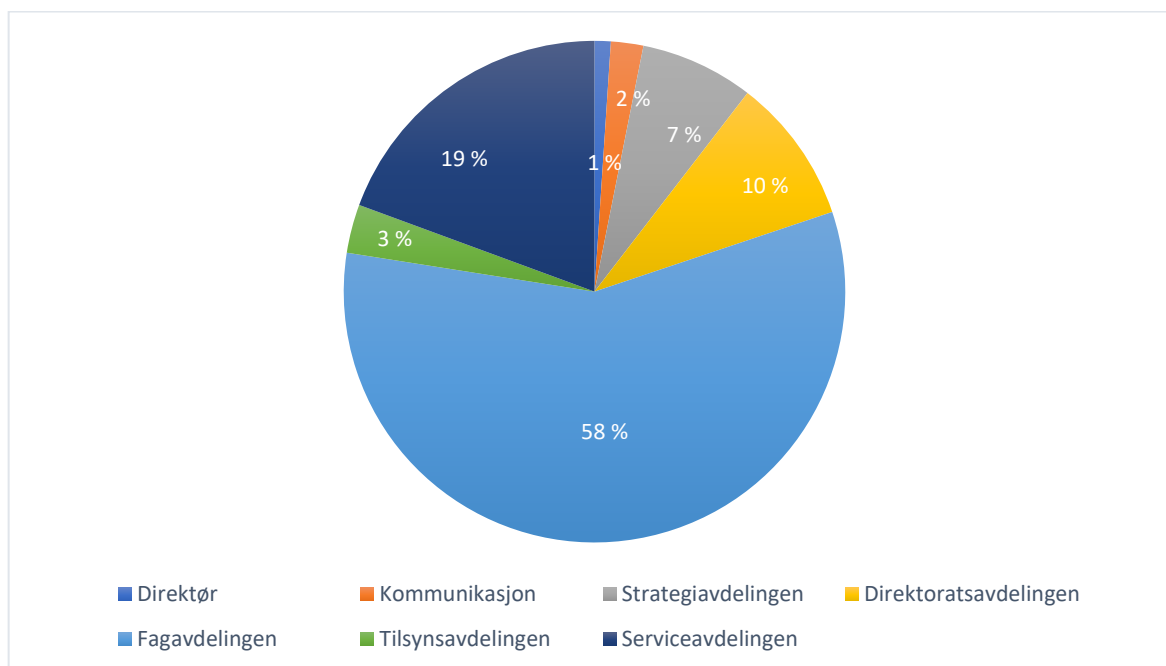
Luftfartstilsynets viktigste innsatsfaktor er vårt personell med høy flyfaglig kompetanse. I felleseuropeiske regelverk stilles det til dels detaljerte kompetansekrav til våre inspektører og vi opplever at disse kompetansekravene skjerpes for enkelte inspektørgrupper. Selv om Luftfartstilsynet rekrutterer personell som tilfredsstiller alle kompetansekrav er det likevel en omfattende opplæring som må gjennomføres før man oppnår sertifisering som inspektør. I de fleste tilfellene medgår ca. ett år med kursing og «on-the-job»-trening før man kan jobbe selvstendig som inspektør.

Luftfartstilsynet har i perioder slitt med å rekruttere personell innenfor enkelte fagområder på grunn av et marked som svinger og endringer i regelverk og alderskrav.

I 2020 har denne situasjonen endret seg til det bedre. Dette skyldes i hovedsak covid-19 og krisen luftfarten nå er inne i. Det er nå flere kvalifiserte søkere til de stillingene som utlyses, og vi har ansatt godt kvalifiserte medarbeidere med bred og relevant erfaring. En av utfordringene som likevel oppstår på grunn av covid-19 er at opplæringsperioden blir lengre enn normalt, da det kreves at man deltar på et gitt antall tilsyn for å bli autorisert som inspektør. På sikt forventer vi at denne situasjonen vil endre seg og at det, igjen, vil kunne bli utfordrende å rekruttere enkelte faggrupper.

Det er fortsatt slik at Luftfartstilsynet på flere områder er avhengig av å ansette medarbeidere som ikke ønsker å bosette seg i Bodø. Rammebetingelser for pendlere har gradvis blitt forverret ved at bl.a. endring i skattereglene de siste årene har ført til at pendling er blitt mer kostbart. Dette kan bli en utfordring fremover, som må søkes løst innenfor de rammene Luftfartstilsynet disponerer. På kort sikt er det ingen store utfordringer med rekruttering til Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet har 194 ansatte som er fordelt på de ulike avdelingene som vist i figuren under:



58 % av årsverkene er fordelt på seks fagseksjoner i fagavdelingen. Alle inspektørene jobber i denne avdelingen. Tilsynslederne i tilsynsavdelingen har også noen inspektøroppgaver i tillegg til å være tilsynsledere. Gebyrbelagte, operative oppgaver som sertifikatproduksjon og bakgrunnsjekk ligger i serviceavdelingen.

I takt med en stadig voksende oppgaveportefølje har Luftfartstilsynet i perioden fra 2017 og ut 2020 økt bemanningen med 12,0 årsverk.

Ikke avvirket ferie, opparbeidet reise- og overtid utgjorde ved utgangen av året 11,2 årsverk.

## 4.2 Risikostyring og internkontroll

### 4.2.1 Mål og resultatkrav i Luftfartstilsynet

Mål og resultatkrav følges opp gjennom målstyring, internkontroll og risikostyring.

Luftfartstilsynet jobber etter en toårig glidende internrevisjonsplan. Internrevisjon følger etablert prosedyrebeskrivelse som er i samsvar med Luftfartstilsynets metodikk og prosedyre for tilsynsvirksomhet av markedet. All korrespondanse ved gjennomføring og oppfølging av internrevisjoner dokumenteres i arkivsystemet.

Systematiske og gjennomarbeidede risikovurderinger er ment å bidra til en bedre og mer helhetlig etatsstyring basert på risiko og vesentlighet.

Luftfartstilsynets fire hovedmål, med underliggende delmål, har blitt fulgt opp jevnlig gjennom resultatledelse og intern risikostyring for Luftfartstilsynet. Hoved- og delmål har blitt vurdert opp mot risiko for å ikke levere på mål.

EASA gjennomførte en revisjon på flyoperativt område i oktober 2020. På grunn av covid-19 ble revisjonen utført som en fjernrevisjon. Det ble avdekket seks avvik der ett av avvikene var et alvorlig avvik som krevde et strakstiltak mot en av operatørene. Vi har levert oppfølgingsplan for alle avvikene og vi jobber nå med lukking av disse.

EFTA Surveillance Authority (ESA) gjennomførte myndighetsinspeksjon hos Luftfartstilsynet i november 2020. Denne ble også gjennomført som en fjernrevisjon. Vi mottok rapport i desember 2020 og det ble ikke avdekket noen alvorlige avvik. Luftfartstilsynet skal besvare rapporten i form av en «action plan» innen 17. mars 2021.

Luftfartstilsynet har gjennomført risikovurderinger av følgende prosesser:

- Godkjenning
- Regelverk
- Tilsyn
- Økonomi

De fire utvalgte prosessene har vært risikovurdert på seksjonsnivå. Luftfartstilsynet har forsøkt å håndtere de identifiserte risikoene på lavest mulig nivå.

Hovedprosessene Godkjenning, Regelverk og Tilsyn har blitt vurdert opp mot fem gjennomgående kritiske suksessfaktorer som Luftfartstilsynet anser må være oppfylt for å ha kontroll og mulighet til å gjennomføre hovedprosessene.

**Kritiske suksessfaktorer** for Godkjenning, Regelverk og Tilsyn:

- Kompetanse
- Ressurser
- Økonomi
- Verktøy
- Metodikk/prosedyrer

Hovedprosessen Økonomi vurderes opp mot fem **kritiske suksessfaktorer** som Luftfartstilsynet anser må være oppfylt for å ha kontroll opp mot økonomistyring:

- Reise
- Overtid
- Mertid
- Kurs/kompetansebygging
- Inntekter

#### 4.2.2. Riksrevisjonens forvaltningsrevisjon

Målet med undersøkelsen var å vurdere om Luftfartstilsynets styring og oppfølging var innrettet slik at mål nås på en effektiv måte, og om Samferdselsdepartementet følger dette opp gjennom etatsstyringen.

I Riksrevisjonens dokument 1 (2019–2020) er det gjort avsluttende vurderinger. På bakgrunn av disse har Luftfartstilsynet utarbeidet en oppfølgingsliste. Oppfølgingslisten inneholdt totalt 20

oppfølgingspunkter som anbefaler at Luftfartstilsynet følger opp. Det gjenstår ved utgangen av 2020 fem tiltak som ikke er avsluttet og som Luftfartstilsynet jobber videre med i 2021:

1. **Vi skal forbedre funksjonalitet og opplæring i fag- og støttesystemer:** Arbeidet med å standardisere bruken av fag- og støttesystem fortsetter. Kommende år vil det også rettes fokus mot muligheter for automatisering.
2. **Vi skal få på plass kompetansestyringssystem:** Nytt kompetansesystem er under implementering for å innfri EASAs krav.
3. **Vi skal beskrive og tydeliggjøre Luftfartstilsynets styringssystem:** Soludyne er Luftfartstilsynets styringssystem. Virksomhetsstyring av Luftfartstilsynet har fått en oppdatert beskrivelse, inkl. en ny styringsmodell. Det pågår arbeid med å rydde i utdatert informasjon, omstrukturere menyer og innhold, samt oppdatere informasjon i systemet.
4. **I forkant av innføring av nye regelverk utarbeides konsekvensanalyser for å gi oss god oversikt over endringer nytt regelverk påfører alle parter. Vi skal forbedre våre analyser og følge opp at nødvendige tiltak avdekket i konsekvensanalysene blir gjennomført som planlagt:** Vi jobber kontinuerlig med kvaliteten på våre konsekvensanalyser og oppfølging av disse. Vi vurderer også å revidere prosedyre for implementering av regelverk inkludert standard skjema for konsekvensanalyse nå som denne prosedyren har vært i drift en tid.
5. **Vi skal standardisere godkjenningssystemene:** Hovedprosedyre for godkjenningssystemer er vedtatt og alle godkjenningssystemer er gjennomgått og oppdatert i henhold til hovedprosedyre. Det jobbes videre med å få på plass fellesprosedyre for godkjenning av ledende personell

#### 4.2.3. Risiko knyttet til hvert mål, delmål og hovedprosesser

Samtlige hovedmål og delmål og de fire utvalgte hovedprosesser har blitt risikovurdert. Noen risikoer vil aldri ende opp med lav risiko (grønt område), da konsekvensene er vurdert å være høye, og ikke lar seg redusere. I disse tilfellene har vi jobbet mot å redusere sannsynligheten for at risiko skal inntreffe. Jevnlige risikovurderinger i Luftfartstilsynet har bidratt til å sikre at det til enhver tid er søkelys på risikoområdene der det er identifisert høy risiko.

### 4.3 Statlige fellesføringer og øvrige forhold knyttet til personell

#### 4.3.1 Arbeidslivskriminalitet

Anskaffelsene i Luftfartstilsynet er i utgangspunktet ikke av en slik art at risikoen for arbeidslivskriminalitet vurderes som høy. Luftfartstilsynet har gjennomarbeidede prosedyrer for anskaffelser som ivaretar kravet til å motvirke arbeidslivskriminalitet. Luftfartstilsynet har god kompetanse innenfor innkjøp, avtaleinngåelser og oppfølging av avtaler, og har en tett dialog med leverandørene. Vi har ikke inngått større avtaler i 2020, og har derfor ikke gjennomført nye vurderinger knyttet til arbeidslivskriminalitet.

#### 4.3.2 Inkluderingsdugnad

Regjeringen ønsker å få flere av de som står utenfor arbeidslivet over i ordinære jobber. Målet er at fem prosent av nyansatte i staten skal ha nedsatt funksjonsevne eller «hull i CV-en». Luftfartstilsynet har de siste årene jobbet aktivt for å nå dette målet.

I rekrutteringsprosessen oppfordrer vi alle kvalifiserte søkere til å søke uansett alder, kjønn, funksjonsevne, etnisk bakgrunn eller som har hull i CV-en. I rekrutteringssystemet kan søkere oppgi om de har nedsatt funksjonsevne, hull i CV-en eller innvandrerbakgrunn. Kvalifiserte søkere som oppgir dette, blir invitert til intervju. Ved kortere engasjementer benytter vi rekrutteringstjenesten til NAV, og vi har etablert dialog med lokal kontaktperson for inkludering og rekruttering i Nordland.

Luftfartstilsynet ansatte 18 nye medarbeidere i 2020, og én av disse (5,6 %) kommer inn under målgruppen for inkluderingsdugnaden. Vedkommende ble ansatt i en administrativ funksjon.

Luftfartstilsynet rekrutterer i hovedsak til spesialiserte fag- og inspektørstillinger hvor det stilles krav til konkret fagutdanning, kompetanse og erfaring. Til disse stillingene er det sjelden søkere som oppgir at de har nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en. Videre opplever vi at en stor andel av kandidatene som oppgir dette, ikke er kvalifisert til stillingene.

Vi vil i 2021 se nærmere på standardteksten for rekruttering og vurdere om den skal tilpasses i henhold til mal fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) og SD. Videre vil vi tydeliggjøre at vi er en del av inkluderingsdugnaden på våre nettsider.

#### 4.3.3 HMS

Luftfartstilsynet arbeider systematisk med HMS for å sikre et fullt forsvarlig, helsefremmende og inkluderende arbeidsmiljø for våre medarbeidere. HMS-arbeidet har i stor grad vært preget av covid-19-pandemien. Luftfartstilsynet var raskt ute med retningslinjer for smittevern i våre kontorlokaler og for inspektører på tilsyn. Smittevernstiltakene blir fortløpende og regelmessig vurdert av en egen HMS-covid-19-gruppe. I forkant av alle arbeidsoppgaver som innebærer reiseaktivitet gjennomføres en sikker jobb-analyse som en egen risikovurdering av reise og smittevern. Lederne har i denne perioden hatt et særskilt søkelys på de ansattes arbeidsforhold på hjemmekontor, og de ansatte har fått mulighet til å kjøpe noe arbeidsutstyr som de kan benytte på hjemmekontor.

Det totale sykefraværet på 3,9 % er en liten nedgang fra fjorårets 4,2 %, og under vår interne målsetting om sykefravær på under 4 %. Langtidssykefraværet utgjør den største andelen, mens korttidsfraværet fortsatt er lavt. Luftfartstilsynet har gode rutiner for leders oppfølgingsarbeid med sykefraværet, og har god oversikt over virksomhetens samlede sykefravær. Bedriftshelsetjenesten bistår i oppfølgingsarbeidet ved behov.

#### 4.3.4 Likestilling

Per 31. desember 2020 var det 194 ansatte i Luftfartstilsynet. 60,3 % av medarbeiderne i Luftfartstilsynet er menn og 39,7 % er kvinner i 2020. Det er flest kvinner i kategorien toppledelse, rådgiver og førstekonsulent. I kategorien seniorrådgiver er det flest menn. I ledergruppen er det syv medarbeidere, hvorav fire er kvinner. På seksjonsledernivå er det fem kvinner og fem menn.

Totalt i virksomheten pr. 31.12.20						
	Kjønnsbalanse		Antall ansatte i alt	Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
	Menn	Kvinner		Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	60,0 %	40,0 %	190	64 336	56 079	61 033
2020	60,3 %	39,7 %	194	64 628	56 211	61 287

Toppleidelse (9117 Luftfartsdirektør, 1060 avd. direktør)						
Kjønnsbalanse				Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt		Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	42,9 %	57,1 %	7	92 111	93 783	93 066
2020	42,9 %	57,1 %	7	96 398	94 085	95 076

Mellomledelse (1211 seksjonssjef)						
Kjønnsbalanse				Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt		Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	50,0 %	50,0 %	10	77 608	79 668	78 638
2020	50,0 %	50,0 %	10	77 914	79 836	78 883

Kategori 1 (1364 seniorrådgiver, 1088 sjefsingeniør, 1181 senioringeniør, 1220 spesialrådgiver)						
Kjønnsbalanse				Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt		Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	71,5 %	28,5 %	137	64 867	59 698	63 396
2020	71,9 %	28,1 %	139	65 395	60 353	63 981



Kategori 2 (1434 rådgiver, 1072 arkivleder)						
Kjønnsbalanse				Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt		Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	28,0 %	72,0 %	25	42 679	44 561	44 034
2020	28,0 %	72,0 %	25	42 926	44 613	44 121

Kategori 3 (1408 førstekonsulent)						
Kjønnsbalanse				Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt		Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	0,0 %	100,0 %	8	-	38 934	38 934
2020	0,0 %	100,0 %	10	-	37 840	37 840

Kategori 4 (1065 konsulent, 1362 lærling, 1203 fagarbeider med fagbrev)						
Kjønnsbalanse				Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt		Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	33,3 %	66,7 %	3	14 215	23 367	20 268
2020	66,7 %	33,3 %	3	21 273	14 170	18 905

	Deltid		Midlertidig	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2019	2	7	0	3
2020	2	3	1	5

#### 4.3.5 Lærlinger

Luftfartstilsynet har hatt lærling innen kontor og administrasjonsfaget siden 2008. Fra 2014 tok Luftfartstilsynet inn ytterligere én lærling i IKT-servicefag. I 2020 fikk vi to nye lærlinger innen henholdsvis kontor og administrasjonsfag og IKT-servicefag. Lærlingene og deres fagansvarlige har blitt prioritert til å kunne arbeide fra våre kontorlokaler under covid-19-pandemien.

#### 4.3.6 Tilgjengeliggjøring av offentlige data

Luftfartstilsynet har jobbet videre med tiltak for å følge opp strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data i samferdselssektoren (jf. departementets oppdragsbrev av 12. april 2018), herunder følge opp Luftfartstilsynets policy/handlingsplan for tilgjengeliggjøring av offentlige data med følgende tiltak:

- Vi har implementert vurdering av tilgjengeliggjøring av offentlige data i relevante rutiner (bl.a. vår prosjekthåndbok), slik at dette inngår som en naturlig del av informasjonsforvaltningen.
- Vi har kartlagt hvilke data som er egnet for tilgjengeliggjøring for andre virksomheter, både offentlige og private. Dette gjelder i første omgang luftfartøydatabaser fra Norges luftfartøyregister.
- Arbeidet med å få synliggjort hva som er tilgjengelig på våre nettsider og [www.data.norge.no](http://www.data.norge.no) fortsetter.

#### 4.4 Bruk av fullmakter

Luftfartstilsynet har i tildelingsbrevet for 2020 mottatt følgende fullmakter: Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester utover budsjettåret.

Luftfartstilsynet har i 2020 inngått nye langsiktige avtaler:

Inngåtte avtaler i 2020	Leveranse
Netpower Web Solution AS	Droneoperatørregister
Atea AS	AV-utstyr og møteromsfasiliteter

## 5 Vurdering av fremtidsutsiktene

### 5.1 Digitalisering

Luftfartstilsynet har identifisert flere områder og arbeidsprosesser som kan digitaliseres. En endring av disse prosessene ved hjelp av digitale løsninger vil bidra til å gjøre prosessen enklere for våre brukere og vil effektivisere vår saksbehandling. Vi vil fremover spesielt rette arbeidet mot personsertifikater for piloter, teknisk personell og flygeledere. Vi vil også analysere prosessene knyttet til tilsyn, spesielt avvikshåndtering, med mål om å lage prosesser som gjør det enklere og raskere for brukerne å kommunisere med oss.

Luftfartsmyndigheter har behov for å forstå hvordan kunstig intelligens (KI) anvendes innen luftfart for å kunne innlemme dette i tilsynsvirksomheten. EASA har et pågående arbeid innenfor kunstig intelligens, og Luftfartstilsynet vil følge med på dette arbeidet for å øke vår kunnskap på området.

### 5.2 Forskning og innovasjon (F&I)

I en periode hvor luftfarten opplever betydelige utfordringer er det samtidig en rekke store muligheter. For å kunne bidra til å møte utfordringene og utnytte mulighetene er økt og systematisk anvendelse av F&I helt sentralt. Derfor er Luftfartstilsynets målsetning at vi skal medvirke til forskning og innovasjon i luftfarten. Vi skal også legge til rette for utvikling på områder av spesiell betydning for norske interesser og norsk luftfart.

I en krisetid for luftfarten med store omveltninger øker behovet for F&I, og finansiell støtte til dette arbeidet. Luftfartstilsynet ser derfor behov for å vurdere om virkemiddelapparatet i tilstrekkelig grad er tilpasset luftfarten. Videre vil vi ta initiativ til en bredere nasjonal dialog for å identifisere områder hvor det kan være spesielt viktig å legge til rette for F&I – også på tvers av sektorer der dette kan være relevant. I dette arbeidet vil det også være viktig å vurdere hvordan vi kan samarbeide på myndighetsnivå, nasjonalt og internasjonalt.

### 5.3 Norsk romfart

Norske myndigheter er ansvarlig for å autorisere og føre tilsyn med ikke-statlig romaktivitet når eget territorium stilles til rådighet for oppskyting av romobjekter. Andøya Space planlegger bygging av ny infrastruktur for oppskyting av små satellitter til bane. Første oppskyting skal etter planen være første halvår 2022.

I samsvar med rapport til Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) fra Norsk Romsenter fra februar 2020, legger Luftfartstilsynet til grunn at Luftfartstilsynet vil få en midlertidig rolle i tilsynet med den planlagte aktiviteten på Andøya. Luftfartstilsynets arbeid vil sannsynligvis omfatte bistand til NFD og Norsk Romsenter i saksforberedelsen av søknader etter dagens romlov, og påfølgende tilsyn med de tillatelser som gis. Det er NFD som etter dagens romlov (lov om oppskyting av gjenstander fra norsk territorium m.m. ut i verdensrommet) skal vurdere søknader og gi tillatelser. Omfanget av Luftfartstilsynets rolle vil avhenge blant annet av hvor mange aktører som vil søke om tillatelse. Tillatelsene som skal gis vil være midlertidige inntil ny romlov er vedtatt og det er tatt stilling til hvilken etat som skal utpekes som ansvarlig myndighet etter den nye loven.

Godt samarbeid mellom Norsk Romsenter og Luftfartstilsynet i 2021 og 2022 vil være helt avgjørende for at man på myndighetssiden skal kunne opptre samlet og effektivt i denne midlertidige fasen. Norsk Romsenter og Luftfartstilsynet vil derfor opprette et prosjekt knyttet til «midlertidig tillatelse –

1. oppskyting». Både Norsk Romsenter og Luftfartstilsynet er avhengig av å bli tilført ressurser og kompetanse for å ivareta det midlertidige oppdraget. Det er sannsynligvis også behov for å gjøre bruk av kompetanse utenfor disse etatene, nasjonalt eller internasjonalt.

## 5.4 Klima

Luftfarten har opplevd en gradvis forbedring av teknologien de siste tiår, slik at utslipp målt per sete har blitt betydelig redusert. Det er allikevel åpenbart at det må nye løsninger på plass for at luftfarten totalt sett kan bidra til å nå de ambisiøse langsiktige klimamålene. Samtidig vet vi at luftfartens lange verdikjeder, svært høye krav til sikkerhet og omfattende regulering i utgangspunktet gjør innovasjon krevende og kostbart. På toppen av dette innebærer pandemiens harde konsekvenser for luftfarten at det nå må legges vekt på å skape bedre vilkår for innovasjon på bred basis.

I tillegg til anbefalinger i tidligere omtalte rapporter, uttrykker regjeringen i klimaplan 2021–2030 en rekke ambisjoner knyttet til luftfart. Blant disse er at det skal legges til rette for at Norge skal bli en arena for testing og utvikling av lav- og nullutslippsfly. Luftfartstilsynet vil følge opp anbefalinger og ambisjoner med å være en pådriver for konkrete tiltak gjennom samarbeid nasjonalt og internasjonalt, på tvers av sektorer og i tråd med overordnede føringer. Ved å ta en posisjon i arbeidet med det grønne skiftet i luftfarten har Norge og norske aktører en betydelig mulighet til verdiskapning og økt samfunnsnytte av et mer klimavennlig mobilitetstilbud.

## 5.5 Droner

### 5.5.1 Unmanned Traffic Management (UTM) og U-space

Avinor Flysikring AS (AFAS) har investert i et UTM-system til bruk ved kontrollerte lufthavner.

Dette er et banebrytende arbeid i Norge som skal føre til bedre tilgang til luftrom for droneoperatører og som også vil gi en sikrere avvikling av lufttrafikken. Luftfartstilsynet er involvert i arbeidet med å finne juridiske og trygge løsninger for implementeringen av dette systemet. Dette er et arbeid som kan være med på å legge føringer for hvordan et fremtidig U-space kan implementeres.

For å lede utviklingsarbeidet, har Luftfartstilsynet etablert en UTM-rådgivende ekspertgruppe. Gruppen skal:

- Behandle saker knyttet til utfordringer med utvikling og etablering av UTM i norsk luftrom.
- Omsette europeisk regelverk til norsk praksis, identifisere muligheter og foreslå «best practice» for å legge til rette for droneoperasjoner i norsk luftrom med hovedfokus på luftrom og tjenesteyting.
- Foreslå norske posisjoner og løsninger med tanke på felleseuropeisk regelverksutvikling.
- Etablere møtearena der fageksperter etablerer korte kommunikasjonsveier for å oppnå tettere dialog og gode samarbeidsforhold i arbeidet med UTM.

### 5.5.2 Urban Air Mobility (UAM)

Det har vært en økende aktivitet og interesse for større UAM-prosjekter i Norge, også gjennom norske investeringer i droner i dette segmentet. I Europa og resten av verden er det etablert flere prosjekter, blant annet EU-kommisjonens «Urban Air Mobility Initiative» som ble startet i 2018. Luftfartstilsynet anser det som sannsynlig at UAM prosjekter vil videreutvikles også i Norge, særlig i forbindelse med «smart by»-initiativer.

Et prosjekt fra selskapet EHang Scandinavia i samarbeid med NORCE skal teste ut droner for fremtidig passasjertransport. På grunn av innreisebegrensninger har testflygingsprogrammet blitt forsinket til 2021. Volocopter og DB Schenker planlegger også å teste pakkelevering med droner i løpet av 2021.

Det er en forutsetning for UAM at regelverk og nødvendig teknologi til bruk i UTM er ferdig utviklet. I denne sammenhengen har Avinor etablert appen «Ninox Drone». Høsten 2020 startet testing av appen ved Bodø lufthavn og Kristiansund lufthavn, for å enklere la operatører be om tillatelse til å fly innenfor 5 km-sonen. Luftfartstilsynet følger med og tilrettelegger for denne utviklingen.

### 5.5.3 Utviklingen i det norske markedet

Luftfartstilsynet ser flere bedrifter som utvikler og tester nye produkter og leverer tjenester som innebærer produksjon av drone og tilhørende infrastruktur. I bruken av droner ser vi stadig nye operasjonsområder og kreativ bruk. Samfunnsnyttene, kostnadsbesparelse, og ikke minst økt sikkerhet for personell er drivere av denne utviklingen. Norske operatører leverer alt fra søk- og redningstjeneste til inspeksjoner og overvåking, og vinner kontrakter på leveranser i utlandet.

Det har vært flere initiativer til å transportere gods med droner. Blant annet har Nordic Unmanned i samarbeid med Equinor gjennomført verdens første dronetransport fra land og ut til plattform i Nordsjøen med en reservedel. Selskapet har også gjort den første flygingen med en hydrogendrevet drone i Norge.

Flere aktører er interessert i å transportere blodprøver mellom sykehus. Luftfartstilsynet har vært i tett dialog med både tilbydere og operatører. Første testflyginger er estimert til å skje i medio mars. Aviant jobber med å teste et system for å frakte blodprøver fra Røros til Trondheim.

Luftfartstilsynet ser en økning i antall koordinerte operasjoner mellom droner og helikoptre. Droner benyttes regelmessig under SAR oppdrag i tillegg til redningshelikoptre, blant annet i forbindelse med raset i Gjerdrum. Hovedredningssentralen har tatt initiativ til et droneforum for å utarbeide standard prosedyrer til bruk av drone i søk og redning.

Med innføringen av det nye felleseuropeiske regelverket er bransjen i en omstillingsprosess. Luftfartstilsynet har vært aktiv i å utvikle kurs til alle droneoperatører, tilrettelegge for samarbeid med norske droneskoler og samarbeide med de andre landene i Norden og resten av Europa. Det forventes en økning i norske operatorers muligheter til å delta i det europeiske markedet med de nye reglene.

## 5.6 Konkurransforhold og endringstakt

Selv om vi i 2020 har sett en historisk nedgang i luftfarten ser vi at det finnes en sterk tro på at markedet vil ta seg opp. Usikkerhet knyttet til vaksiner og mutasjoner medfører at de fleste prognosene for antall flyginger viser at de ikke er tilbake til 2019-nivå før tidligst 2023. Det er usikkert om alle selskapene vil ha økonomisk soliditet og likviditet til å klare seg gjennom denne perioden. Selskapene opplever at inntekten i løpet av 2020 er redusert med 80 til 90 %, mens kostnadene for å ivareta flyflåte, nødvendig bemanning og infrastruktur er store. De selskapene som hadde mye gjeld ved inngangen av pandemien, er naturlig nok hardest rammet.

Det er rutetrafikken som har opplevd den største nedgangen under pandemien, mens Luftfartstilsynet har indikasjoner på at det har vært en økning i etterspørsel etter det man kan karakterisere som fly-taxi. Dette er et marked som tidligere ikke har vært veldig utbredt i Norge, muligens på grunn av at vi har hatt godt utbygde rutenettverk i Norge. Reduksjon i rutetrafikken kan derfor bidra til en økning i dette segmentet. Fly-taxi er kommersiell luftfart og krever sertifisering fra

Luftfartstilsynet. Det vil kreve årvåkenhet fra Luftfartstilsynet for å sikre at alle aktører knyttet til denne trafikken gjør dette i regulerte former.

Det er en tendens på europeisk nivå at selskaper med mindre økonomiske reserver blir kjøpt opp av konsern med driftstillatelser (AOC) i flere land. Man kan tenke seg at slike selskaper i større grad vil velge EASA som myndighet i fremtiden. Dette for å slippe å forholde seg til forskjellige myndigheter med ulike rutiner, ulik forvaltningskultur og i noen tilfeller ulik tolkning av regelverk. Det kan også tenkes at selskaper med sertifisering i Norge vil ønske EASA som myndighet. Denne utviklingen vil vi også se på andre områder, både flyskoler og simulatororganisasjoner.

Hvis denne tendensen vedvarer, vil det være viktig for Luftfartstilsynet å inngå i EASAs Partnership Agreement program. Gjennom en slik samarbeidsavtale kan Luftfartstilsynet være i posisjon til å kunne påta seg tilsynsoppgaver – spesielt overfor selskaper som opererer i Norge.

I den konsolideringen som mest sannsynlig vil oppstå kan det også tenkes at norske selskaper vil etablere seg utenfor Norge, og det vil også få konsekvenser for Luftfartstilsynets virksomhet. En av de store flyskolene i Norge er i ferd med å inngå kontrakter i andre land, både europeiske og oversjøiske. Det vil fortsatt være Luftfartstilsynet som er tilsynsmyndighet for disse basene eller filialene og det vil naturligvis kreve ressurser for å følge opp. Aktivitetene vil fortsatt være gebyrfinansiert, og det er naturlig at tilsynsobjektene i slike tilfeller vil søke mer kostnadseffektive tilsynsløsninger.

Avinor flysikring er kommet langt i utviklingen av fjernstyrte tårn og man kan også tenke seg at dette vil være interessant for andre nasjoner. Leverandør av teknologi og utstyr har ambisjoner om å selge teknologien og det vil selvfølgelig også kunne åpne muligheter for en norsk tjenesteyter. Også i et slikt tilfelle vil Luftfartstilsynet fortsatt være tilsynsmyndighet.

Luftfartstilsynet mottok i 2020 to søknader om sertifisering av nye flyselskaper. Enkelte anser at pandemien er en gunstig tid å starte opp nye selskaper, da det er mye ledig flygende personell, og mulighet for å inngå gode leasingavtaler for luftfartøy. Nyoppstartede selskaper vil ha en fordel i at de ikke har opparbeidet seg gjeld og dårlig likviditet fra mars 2020, slik som mange eksisterende selskaper har. Ett av selskapene består av aktører som tidligere var tilknyttet en finsk AOC. Når dette nå blir en norsk AOC vil tilsynsansvar og oppfølging bli gjennomført av Luftfartstilsynet, noe som gir oss bedre oversikt over operasjoner og sikkerhetstilstand.



Foto: Mostphotos



## 5.7 Tilsyn

Konsekvensene av utsatte tilsyn vurderes foreløpig til ikke å være kritisk eller få større konsekvenser for måloppnåelse. Ved at flere tilsynsaktiviteter i større grad også gjennomføres som fjernrevisjoner holdes omfanget av utsatte tilsyn på et noenlunde håndterbart nivå. Tilsynsaktiviteter som ikke er egnet eller mulig å gjennomføre som fjernrevisjon vil søkes gjenopptatt så snart som pandemien muliggjør dette. Samtidig må det presiseres at i de tilfellene der tilsynsaktivitet har blitt vurdert som påkrevd av hensyn til konsekvenser for sikkerhet eller for tilsynsobjektet, så har Luftfartstilsynet prioritert å gjennomføre disse. Pandemien har i 2020 medført at en del utsatte tilsynsaktiviteter er hensyntatt i tilsynsprogrammet for 2021.

Varigheten av pandemien påvirker tilsynsaktivitetene som er planlagt i 2021, og det ventes at det kan bli utfordrende å få gjennomført alle planlagte aktiviteter. Det avhenger i stor grad av hvor lenge det går før det kan åpnes mer opp for ordinære tilsynsbesøk. I gjenåpningsfasen etter pandemien vil tilsynsprogram for 2021 måtte revurderes. Det gjøres fortløpende risikovurderinger og prioriteringer av tilsynsvirksomheten, samtidig som vi også fortsetter bruk av fjerntilsyn der dette er egnet. Hovedtilsyn av tilsynsobjektene for å sikre samsvar med tilsynsintervall og tilsyn med aktører der vi vurderer at tilsyn er påkrevd, vil prioriteres og gjennomføres.

Erfaringene Luftfartstilsynet har fått med bruk av fjernrevisjoner for hele eller deler av en tilsynsaktivitet vil være aktuelt å benytte også etter pandemien er over. Fjernrevisjoner er ikke egnet for alle tilsynsaktivitetene som Luftfartstilsynet gjennomfører og det er fortsatt viktig for oss å være synlig ute i markedet.

# 6 Årsregnskap

## 6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2020

### 6.1.1 Formål

Luftfartstilsynet ble opprettet 1. januar 2000 og er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for å føre tilsyn med norsk luftfart, og skal bidra til sikker, samfunnsnyttig og bærekraftig luftfart i tråd med de overordnede mål for samferdselspolitikken.

Årsregnskapet utgjør del VI i årsrapporten til Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet er et ordinært statlig forvaltningsorgan som fører regnskapet i henhold til kontantprinsippet.

### 6.1.2 Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav til Luftfartstilsynet i instruks om økonomistyring. Regnskapet viser et dekkende bilde av Luftfartstilsynets disponible bevilgning, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

### 6.1.3 Vurdering av vesentlige forhold

I 2020 har Luftfartstilsynet samlet disponert tildelinger på utgiftssiden på kr 253 548 000 som består av kr 246 260 000 i ordinær bevilgning og kr 7 288 000 overført fra 2019, jf. note A. Luftfartstilsynet har merinntekt på kr 885 511 jf. fullmakt 6.2 i tildelingsbrev i kapittel 4313 post 02, jf. note B. I tillegg har Luftfartstilsynet mindreinntekt på kr 3 440 080 på kapittel 4313 post 01.

Med fradrag for lønnsrefusjoner har Luftfartstilsynet brukt kr 178 351 462 til lønn og sosiale utgifter, jf. note 2 som gir en lønnsandel på 76 %. Husleien utgjør kr 20 152 607, se note 3. Reiseutgifter utgjør en vesentlig post på kr 7 698 366, jf. note 3. Her ser vi en markant nedgang fra 2019 som skyldes lavere reiseaktivitet grunnet utbrudd av covid-19. Luftfartstilsynet har merinntekter jf. fullmakt 6.2 i tildelingsbrev i kapittel 4313 post 02 relatert til både lønn og reise for utleid personell på kr 885 511, jf. note 1. Luftfartstilsynets gebyrinntekter fra markedet utgjør kr 126 030 257, se note 1. Mellomværende med statskassen utgjorde per 31.12.2020 kr -6 650 242, jf. bevilgningsrapportering. Oppstillingen av artskontorrapporteringen viser hvilke eiendeler, og gjeld, mellomværende består av.

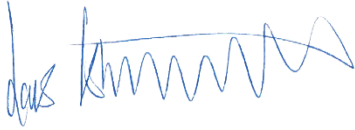
I tråd med Samferdselsdepartementets effektiviseringskrav har Luftfartstilsynet realisert en produktivetsgevinst på kr 1 149 000 på kapittel 1313 post 01, i henhold til ABE-reformens krav. Dette ble oppnådd gjennom effektivisering av førstelinjeoppgaver, grundigere behovsvurdering ved vakanser, ved at ledige stillinger holdes vakante en periode samt økt bruk av tilsyn på kontoret og digital møtevirksomhet. I tillegg har vi hatt en liten besparelse på energibruk og møtevirksomhet.

### 6.1.4 Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Luftfartstilsynet. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert, men revisjonsberetning antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2021.

Luftfartstilsynets revisjonsberetninger ligger offentlig tilgjengelig på vår nettside:

<https://luftfartstilsynet.no/om-oss/arsrapporter/>



Bodø, 15. mars 2021,  
Lars E. de Lange Kobberstad

## 6.2 Årsregnskap

### 6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskap for statlige virksomheter er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten («bestemmelsene»). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 – de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet:

- a) Regnskapet følger kalenderåret
- b) Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- c) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp
- d) Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen «Netto rapportert til bevilgningsregnskapet» er lik i begge oppstillingene.

Virksomheten er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likviditet gjennom året, men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

### *Bevilgningsrapporteringen*

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet.

Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som virksomheten har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet virksomheten har fullmakt til å disponere. Kolonnen «samlet tildeling» viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post). Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser virksomheten står oppført med i statens kapitalregnskap.

Mottatte fullmakter til å belaste en annen virksomhets kapittel/post (belastningsfullmakter) vises ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for regnskap.

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og

rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene framkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

#### *Artskontorapporteringen*

Oppstillingen av artskontorapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorapporteringen viser regnskapstall virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Virksomheten har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank.

## 6.2.2 Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2020							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2020	Mindreutgift
1313	Driftsutgifter	01	Driftsutgifter	A,B	253 548 000	238 274 177	15 273 823
1633	Nettoordning for MVA i staten	01	Driftsutgifter	B		7 326 653	
<i>Sum utgiftsført</i>					253 548 000	245 600 830	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2020	Merinntekt
4313	Inntekter tilsyn	01	Gebyrinntekter	A,B	129 500 000	126 059 920	-3 440 080
4313	Ref. fakturert	02	Merinntekter	A,B		885 511	885 511
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			229 700	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			13 423 738	
Sum inntektsført					129 500 000	140 598 869	
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>						<b>105 001 960</b>	
Kapitalkontoer							
60047101	Norges Bank KK/innbetalinger					133 223 625	
60047102	Norges Bank KK/utbetalinger					-238 877 473	
713212	Endring i mellomværende med statskassen					651 887	
<i>Sum rapportert</i>						<b>0</b>	
<b>Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)</b>							
					<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>	<b>Endring</b>
<b>713212</b>	<b>Mellomværende med statskassen</b>				- 6 650 242	-7 302 130	651 887

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter				
Kapittel og post		Overført fra 2019	Årets tildelinger	Samlet tildeling
<b>131301</b>		<b>7 288 000</b>	<b>246 260 000</b>	<b>253 548 000</b>

Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år										
Kapittel og post	Stikkord	Merutgift/mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter	Merutgift/mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Fullmakt til å overskride bevilgning med overtid, reisetid og timelønn for november 2020 <sup>18</sup>	Sum grunnlag for overføring	Maks overførbart beløp <sup>19</sup>	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
<b>131301</b>		<b>15 273 823</b>		<b>15 273 823</b>	<b>-2 554 569</b>		<b>413 577</b>	<b>13 132 831</b>	<b>12 313 000</b>	<b>12 313 000</b>
<b>163301</b>	<b>Netto mva.</b>			<b>7 326 653</b>				<b>7 326 653</b>		

### Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

#### Mulig overførbart beløp

Luftfartstilsynet har i henhold til R-2/2021 søkt Samferdselsdepartementet om overføring av mulig overførbart beløp på kr 12 313 000, som utgjør 5 % av maksimalt overførbart beløp. Mindreinntekt på kapittel 4313, post 01 på kr 3 440 080 og merinntekt på kapittel 4313 post 02 på kr 885 511, til sammen kr 2 554 569 er hensyntatt ved beregning av mulig overførbart beløp til kapittel 1313, post 01. Luftfartstilsynet fikk fullmakt til å overskride bevilgningen i 2020 mot innsparinger senere år, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 1 for 2020, punkt 6.3. Denne fullmakt ble ikke benyttet. Videre fikk Luftfartstilsynet fullmakt jf. tildelingsbrevet punkt 6.3, til å overskride driftsbevilgningen mot tilsvarende merinntekter på kap. 4313 post 01. Fullmakten ble ikke benyttet da det ble mindreinntekt på kap. 4313 post 01.

Mulig overførbart beløp er kr 12 313 000.

<sup>18</sup> Denne kolonnen er kun aktuell for virksomheter som er lønnskunde av DFØ og som er berørt av omleggingen av utbetalingsløsningen i DFØ. DFØ har i 2020 endret utbetalingsløsningen for overtid, reisetid og timelønn. Dette medfører at virksomheter som er lønnskunder av DFØ for regnskapsåret 2020 vil utbetale overtid for 13 måneder (november og desember 2019 og januar til november 2020). Berørte virksomheter har fått fullmakt til å overskride bevilgning i 2020 tilsvarende engangseffekten knyttet til omlegging av utbetalingsløsningen i DFØ.

<sup>19</sup> Maksimalt beløp som kan overføres er 5 % av årets bevilgning på driftspostene 01–29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet «kan overføres». Se årlig rundskriv R-2 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger.



### 6.2.3 Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2020			
	Note	2020	2019
<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetalinger fra gebyrer	1	126 030 257	143 945 300
Andre innbetalinger	1	885 511	1 755 165
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		126 915 768	145 700 465
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetalinger til lønn	2	178 351 462	173 833 535
Andre utbetalinger til drift	3	55 491 035	55 246 206
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		233 842 497	229 079 741
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>106 926 729</b>	<b>83 379 276</b>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter	4	29 992	43 385
<b>Sum investerings- og finansinntekter</b>		<b>29 992</b>	<b>43 385</b>
<b>Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetaling til investeringer	5	4 430 928	1 008 855
Utbetaling av finansutgifter	4	1 081	672
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		4 432 009	1 009 526
<b>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</b>		<b>4 402 017</b>	<b>966 141</b>
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler</b>			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		229 700	218 184
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		13 423 738	13 167 582
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		7 326 653	4 889 620
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		6 326 786	8 496 146
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		<b>105 001 960</b>	<b>75 849 271</b>
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen</b>			
<b>Eiendeler og gjeld</b>		<b>2020</b>	<b>2019</b>
Fordringer		600 304	151 665
Skyldig skattetrekk		-7 229 503	-7 522 202
Skyldige offentlige avgifter		-19 147	-9 642
Annen gjeld		-1 896	78 049
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>	<b>6</b>	<b>-6 650 242</b>	<b>-7 302 130</b>

<b>Note 1 Innbetalinger fra drift</b>		
	<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
Innbetalinger fra gebyrer	126 030 257	143 945 300
<b>Sum innbetalinger fra gebyrer</b>	<b>126 030 257</b>	<b>143 945 300</b>
<b>Andre innbetalinger</b>		
Annen driftsrelatert inntekt	885 511	1 755 165
<b>Sum andre innbetalinger</b>	<b>885 511</b>	<b>1 755 165</b>
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>	<b>126 915 768</b>	<b>145 700 465</b>

Nedgang i gebyrinntekt og andre driftsinntekter fra 2019 til 2020 skyldes lavere aktivitet og manglende innbetaling fra store aktører grunnet utbrudd av covid-19. Inntektskravet for gebyrinntekter kapittel 4313, post 01 ble justert i supplerende tildelingsbrev av 21.12.2020 fra 148,5 millioner til 129,5 millioner kroner.

<b>Note 2 Utbetalinger til lønn</b>		
	<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
Lønn	151 495 000	146 677 960
Arbeidsgiveravgift	13 423 738	13 167 582
Pensjonsutgifter	16 997 451	15 974 055
Sykepenger og andre refusjoner (-) <sup>20</sup>	-5 598 745	-3 495 882
Andre ytelser	2 034 018	1 509 819
<b>Sum utbetalinger til lønn</b>	<b>178 351 462</b>	<b>173 833 535</b>
<b>Antall utførte årsverk<sup>21</sup></b>	<b>178</b>	<b>177</b>

20 En vesentlig del av økning i refusjoner gjelder økning i refusjon foreldrepenger.

21 Beregning av utførte årsverk er basert på definisjon fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. Personalmelding: PM-2019-13.

<b>Note 3 Andre utbetalinger til drift</b>		
	<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
Husleie	20 152 607	20 127 190
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	65 384	86 687
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	1 597 188	1 275 867
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	6 212	37 406
Mindre utstyrsanskaffelser	1 033 804	788 941
Leie av maskiner, inventar og lignende	10 181 699	7 155 170
Kjøp av konsulenttenester	8 100 592	3 186 874
Kjøp av andre fremmede tenester	1 842 133	1 228 583
Reiser og diett	7 698 366	16 662 019
Kurs og konferanse	1 842 877	1 974 859
Øvrige driftsutgifter	2 970 174	2 722 610
<b>Sum andre utbetalinger til drift</b>	<b>55 491 035</b>	<b>55 246 206</b>

Innenfor andre driftskostnader ser vi totalt en liten økning på kr 244 000 fra 2019 til 2020, men på kontonivå er det variasjoner. Blant annet har kostnader til reise blitt redusert med 9 millioner kroner som er direkte knyttet til lavere reiseaktivitet etter utbrudd av covid-19. Videre har kostnader til IT-lisenser og konsulenttenester økt med henholdsvis 3 millioner og 5,5 millioner kroner. En vesentlig del av kostnader til konsulenttenester gjelder utvikling av nasjonalt droneregister – flydrone.no.

<b>Note 4 Finansinntekter og finansutgifter</b>		
	<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	29 663	39 607
Valutagevinst	329	3 778
<b>Sum innbetaling av finansinntekter</b>	<b>29 992</b>	<b>43 385</b>
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	691	477
Valutatap	390	195
<b>Sum utbetaling av finansutgifter</b>	<b>1 081</b>	<b>672</b>

<b>Note 5 Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer</b>		
	<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende (lisenser og programvare)	170 900	596 380
Tomter, bygninger og annen fast eiendom (påkostning bygg)	2 030 803	0

Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende (Inventar, datamaskiner og servere)	2 229 225	412 474
<b>Sum utbetaling til investeringer</b>	<b>4 430 928</b>	<b>1 008 855</b>

Utgifter til investering har økt med 3,4 millioner fra 2019 til 2020 som skyldes ombygging av lokaler i Sjøgata og økte utgifter til inventar og IT-utstyr.

<b>Note 6 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen</b>				
<b>Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen</b>				
		<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2020</b>	
		Spesifisering av <u>bokført</u> avregning med statskassen	Spesifisering av <u>rapportert</u> mellomværende med statskassen	Forskjell
<b>Finansielle anleggsmidler</b>				
	Investeringer i aksjer og andeler	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	<i>Sum</i>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Omløpsmidler</b>				
	Kundefordringer	7 632 363	0	7 632 363
	Andre fordringer	600 304	600 304	0
	<i>Sum</i>	<b>8 232 668</b>	<b>600 304</b>	<b>7 632 363</b>
<b>Langsiktig gjeld</b>				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	<i>Sum</i>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>				
	Leverandørgjeld	-5 149 439	0	-5 149 439
	Skyldig skattetrekk	-7 229 503	-7 229 503	0
	Skyldige offentlige avgifter	-20 393	-19 147	-1245
	Annen kortsiktig gjeld	-1 896	-1 896	0
	<i>Sum</i>	<b>-12 401 230</b>	<b>-7 250 547</b>	<b>-5 150 684</b>
<b>Sum</b>		<b>-4 168 563</b>	<b>-6 650 242</b>	<b>2 481 680</b>

Forskjell på posten leverandørgjeld skyldes at husleie for 1. kvartal 2021 ble bokført i virksomhetsregnskapet på periode 2020.12 og betalt i 2021.

# 7 Vedlegg

## 7.1 Oppsummering av risikovurderinger

Luftfartstilsynets 4 hovedmål med underliggende mål har i 2020 vært fulgt opp jevnlig gjennom målstyring og intern risikostyring for Luftfartstilsynet.

### 7.1.1 Hovedmål 1

Inndeling	Mål og prioriteringer	Status
<b>H1</b>	<b>Sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende.</b>	
1.1	Luftfartstilsynet skal fortsette arbeidet med å videreutvikle flysikkerhetsplanen i tilknytning til det norske flysikkerhetsprogrammet av 27. juni 2017.	
1.2	Luftfartstilsynet skal bidra til sikker utvikling av romfarten, og foreta nødvendig planlegging med tanke på at etaten kan få delegert midlertidig tilsynsmyndighet for romaktiviteter.	
1.3	Luftfartstilsynet skal samarbeide med aktørene i bransjen for å øke sikkerheten innen offshore og innland helikopter.	
1.4	Luftfartstilsynet skal forberede implementering av nytt EU-regelverk og gjennomføre prioriterte tiltak i henhold til regjeringens dronestrategi.	
1.5	Luftfartstilsynet skal utrede mulighetene for en utvidet bruk av Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (ADS-B) i Norge, og se på hvilke flysikkerhetsmessige gevinster dette vil gi for både privatflysegmentet og annen luftfart.	
1.6	Luftfartstilsynet skal fortsette arbeide med å integrere human factors i flysikkerhetsprosessen. Prosjektet knyttet til rusmiddelmisbruk i luftfarten videreføres.	
1.7	Luftfartstilsynet skal gjennomføre en HMS-undersøkelse om arbeidsforholdene for besetningsmedlemmer i norsk luftfart.	
1.8	Luftfartstilsynet skal implementere nytt regelverk for personkontroll.	
1.9	Luftfartstilsynet skal ha oversikt over de oppgavene i European Plan for Aviation Safety (EPAS) som er relevante for norsk luftfart.	
1.10	Luftfartstilsynet skal bistå Samferdselsdepartementet med utarbeiding av nasjonal luftromsstrategi.	
1.11	Luftfartstilsynet skal følge opp anbefalinger og eventuelle krav i nasjonal navigasjonsstrategi.	

Status på de delmålene i hovedmål 1 som ikke er fullført i 2020

Delmål	Status
1.5	Arbeidet fikk en forsinket oppstart grunnet covid-19. Luftfartstilsynet rakk ikke å ferdigstille dette i 2020.
1.6	Arbeidet tilknyttet første setning er ferdigstilt, men prosjektet knyttet til rusmiddelmissbruk i luftfarten er forsinket og blir ikke ferdigstilt før i 2021.
1.7	Blir ikke gjennomført i 2020 på grunn av koronasituasjonen.
1.8	Utsatt ikrafttredelse i EU til 2021. Blir derfor ikke implementert i 2020.

7.1.2 Hovedmål 2

Inndeling	Mål og prioriteringer	Status
<b>H2</b>	<b>Samfunnsikkerhet og beredskap innen luftfartssektoren skal effektivt forebygge uønskede hendelser og begrense konsekvensene dersom uønskede hendelser likevel oppstår.</b>	
2.1	Luftfartstilsynet skal være forberedt på å bli tilført tilsynsmyndighet for luftfartssektoren etter ny lov om forebyggende sikkerhet (sikkerhetsloven). Dette inkluderer å tilrettelegge for å inngå en samarbeidsavtale med Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM). Forberedelsene skal spesielt inneholde vurderinger på kompetanse for beskyttelse av informasjon, informasjonssystemer, objekter og infrastruktur.	
2.2	Luftfartstilsynet skal, gjennom sin årlige risikovurdering og løpende oppdateringer fra andre etater, ha oversikt over risiko- og sårbarhetsbildet innen luftfartssektoren.	
2.3	Luftfartstilsynet skal øke sin kompetanse og kapasitet innenfor området digital sikkerhet for å forberede implementering av felleseuropeisk luftfartsspesifikt regelverk på området gjeldende fra 2021. Luftfartstilsynet skal også gjennomføre tilsyn med digital sikkerhet mot et antall utvalgte aktører.	

Status på de delmålene i hovedmål 2 som ikke er fullført i 2020

Delmål	Status
2.3	Arbeidet er forsinket. Sjekkliste/fokusområder er under planlegging/utarbeidelse. Disse skal benyttes ved tilsyn på utvalgte aktører. Digital sikkerhet var hovedtema på inspektørforum 4/20. Det ble ikke gjennomført tilsyn med digital sikkerhet i 2020.



### 7.1.3 Hovedmål 3

Inndeling	Mål og prioriteringer	Status
<b>H3</b>	<b>Luftfartstilsynet skal være en pådriver for samfunnstjenlig luftfart.</b>	
3.1	Luftfartstilsynet skal slutføre «Prosjekt Allmennflygning og luftsport, PALII» herunder planlagte regelverkstiltak.	
3.2	Luftfartstilsynet skal delta i arbeidet med å redusere støybelastning rundt landingsplasser fra fly og helikoptre. Luftfartstilsynet skal delta i internasjonalt arbeid med flystøy, medregnet EASAs arbeid med helikopterstøy og ICAO CAEPs arbeid med støy fra supersoniske luftfartøy. Miljødirektoratet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Avinor, Luftfartstilsynet og Folkehelseinstituttet har utredet en ny måleindikator for støy, og har anbefalt de mest kostnadseffektive tiltakene for å redusere støy. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til oppdrag for arbeidet med støy i 2020 på basis av arbeidsgruppens anbefalinger.	
3.3	Transportsektoren står overfor et teknologisk skifte. Ny teknologi kan bidra til utslippskutt fra transportsektoren fremover. Kunnskap om teknologiutviklingen, herunder innsikt i kostnader, barrierer og muligheter for implementering av klimateknologi i sektoren, er viktig. Luftfartstilsynet skal overvåke utviklingen innen luftfartssektoren knyttet til lav- og nullutslippsteknologi og legge til rette for en mer klimavennlig luftfart. Luftfartstilsynet skal ved behov bistå Samferdselsdepartementet med å beregne og rapportere kostnader og effekter av ulike klimatiltak på luftfartsområdet.	
3.4	Luftfartstilsynet skal bistå fylkeskommunene ved gjennomføringen av kjøp av regionale flyruter (FOT-ruter).	

### 7.1.4 Hovedmål 4

Inndeling	Mål og prioriteringer	Status
<b>H4</b>	<b>Luftfartstilsynet skal ha en god brukerdiallog og tilby tjenester tilpasset brukernes behov.</b>	
4.1	Luftfartstilsynet skal kartlegge og gjøre tilgjengelig flysikkerhetsinformasjon som aktørene har bruk for i sitt flysikkerhetsarbeid.	
4.2	Luftfartstilsynet skal kontinuerlig forbedre sine tjenester til brukerne.	

### 7.1.5 Andre føringer og krav

Inndeling	Mål og prioriteringer	Status
	<b>Andre føringer og krav</b>	
5.1	<p>Samfunnssikkerhet:</p> <p>De overordnede mål og krav for samfunnssikkerhetsarbeidet i etatene er fastlagt i «Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselsektoren» fra 2015. Etatene skal særskilt prioritere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimatilpasning</li> <li>• Informasjons- og IKT-sikkerhet</li> <li>• Sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner</li> </ul> <p>Luftfartstilsynet skal ivareta og dokumentere egen informasjons- og IKT-sikkerhet. Dette innebærer å ha en risikobasert tilnærming mot uønskede digitale hendelser, å bruke anerkjente rammeverk, standarder og styringssystemer for digital sikkerhet, å legge til rette for å gjennomføre regelmessige IKT-sikkerhetsøvelser, og å klargjøre ansvar og etablere tilstrekkelige rutiner for å håndtere digitale angrep i egen virksomhet. I arbeidet med informasjons- og IKT-sikkerhet på egne ansvarsområder skal de prioriterte områdene i «Nasjonal strategi for digital sikkerhet» fra 2019 legges til grunn.</p>	
5.2	<p>EØS arbeidet: Regjeringen fører en aktiv europapolitikk, og la våren 2018 frem en ny strategi for samarbeidet med EU i perioden 2018–2021. Oppfølging av denne strategien, og særlig hovedbudskapet om å jobbe effektivt og systematisk med EU/EØS-sakene, blir viktig i året som kommer. Samferdselsdepartementet ønsker tidlig å identifisere saker som er viktige for Norge, og medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser. Departementet vil også jobbe med å redusere etterslepet av EU-rettsakter som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning. Luftfartstilsynet deltar i økende grad i regelverksprosessene i EU gjennom ekspertgrupper, komiteer og byråer. For å bidra til at vi på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, bes Luftfartstilsynet følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i henhold til Utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Dette innebærer bl.a. at dersom det er utvikling i saker med en politisk dimensjon skal departementet informeres, og få referat fra møtene. Der hvor Luftfartstilsynet deltar i EUs regelverksutforming skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon.</p>	

5.3	Tilgjengeliggjøring av offentlige data: Luftfartstilsynet skal følge opp strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data i samferdselssektoren, jf. departementets oppdragsbrev av 12. april 2018.	
-----	--	--

### 7.1.6 Styring og kontroll i virksomheten

Inndeling	Mål og prioriteringer	Status
	<b>Styring og kontroll i virksomheten</b>	
6.1	<p>Risikovurderinger: Alle etatene underlagt Samferdselsdepartementet skal spille inn risikovurderinger med utgangspunkt i en felles mal. Den overordnede risikovurderingen skal legge hovedvekt på å identifisere risikoer innenfor mål og prioriteringer i tildelingsbrevet. I tillegg ber vi om en særskilt vurdering av følgende områder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oppfølging av krav til effektiv ressursbruk</li> <li>• At etaten driver i samsvar med lover og regler</li> </ul> <p>Risikovurderingen vedlegges 1. og 2. tertialrapport, i tillegg til en overordnet omtale i rapportene. Luftfartstilsynet skal også ha oversikt over de viktigste faktorene som kan innebære risiko for måloppnåelse og prosesser, og sette i verk tiltak for å håndtere slike risikofaktorer slik at risikoen holdes på et akseptabelt nivå.</p>	
6.2	<p>Effektivisering: Reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2020, ved å redusere driftsutgiftene til alle statlige virksomheter med 0,5 %. Grunnlaget for beregningen i 2020 er saldert budsjett 2019. For Luftfartstilsynet er produktivitetsgevinsten i 2020 satt til kr 1 149 000 på kap. 1313, post 01 og kr 706 000 på kap. 4313, post 01. I tertial- og årsrapportene skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette. Luftfartstilsynet skal rapportere på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet i tertialrapportene og årsrapporten. I tertialrapportene rapporteres akkumulerte data for tertialet/-ene. Inndata skal som før også oppgis.</p>	
6.3	<p>Oppfølging av Riksrevisjonens regnskap- og forvaltningsrevisjoner:</p> <p>a) Luftfartstilsynet skal følge opp mangler som er påpekt i Riksrevisjonens rapport i henhold til egen plan utarbeidet i 2019, og status skal presenteres i etatsstyringsmøtene og rapporteringen i 2020. Luftfartstilsynet skal også samarbeide med Samferdselsdepartementet om utviklingen av styringsparametere som bedrer departementets mulighet for å følge utviklingen i Luftfartstilsynets måloppnåelse.</p> <p>Luftfartstilsynet må utvikle systemer som viser at de i større grad har tilfredsstillende styring med ressursbruk, og som gjør at Samferdselsdepartementet får bedre styringsinformasjon vedrørende effektiv ressursbruk.</p>	
6.4	<p>Oppdatering av økonomiregelverket: Oppdaterte bestemmelser om økonomistyring i staten trer i kraft 1. januar 2020.</p>	

	<p>Samferdselsdepartementet vil gå gjennom instruksene fastsatt for den enkelte etat (etatens instruks og økonomiinstruksen) og vurdere å slå dem sammen, jf. vårt brev av 18. oktober 2019. Utkast til instruks vil bli forelagt etaten. Luftfartstilsynet må oppdatere internt regelverk innen 30. juni 2020. Det skal rapporteres på status i 2. tertialrapport.</p>	
6.5	<p>Lærlinger: Regjeringen er opptatt av å øke antall lærlinger. Det er et krav om at alle statlige virksomheter skal knytte til seg minst én lærling. Vi ber Luftfartstilsynet i årsrapporten for 2020 redegjøre for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag og om det har vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag. For øvrig viser vi til vedlagte kopi av Samferdselsdepartementets brev av 3. november 2016.</p>	
6.6	<p>Likestilling – styrking av aktivitets- og redegjøringsplikten: Stortinget vedtok 17. juni 2019 endringer i likestillings- og diskrimineringsloven. Lovvedtaket innebærer at aktivitets- og redegjøringsplikten for arbeidsgivere og offentlige myndigheter styrkes. Reglene trer i kraft 1. januar 2020. Vi viser til brev fra Kulturdepartementet, oversendt i Samferdselsdepartementets brev av 21. oktober 2019.</p>	
6.7	<p>Fellesføring om inkluderingsdugnaden: Luftfartstilsynet skal forsterke arbeidet for å nå målene i regjeringens inkluderingsdugnad samt gjennomføre konkrete tiltak som bidrar til å føre etaten nærmere målet.</p> <p>Luftfartstilsynet skal arbeide for å utvikle rutiner og arbeidsformer for å nå målene i regjeringens inkluderingsdugnad. Luftfartstilsynet skal i årsrapporten redegjøre for hvordan rekrutteringsarbeidet har vært innrettet for å nå målet om 5 %, vurdere eget arbeid opp mot målene og omtale utfordringer og vellykkede tiltak. Har Luftfartstilsynet foretatt nytilsetninger i faste eller midlertidige stillinger i 2020, skal det meldes i årsrapporten antall med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en, sammen med nytilsetninger i faste og midlertidige stillinger totalt. Luftfartstilsynet skal rapportere i tråd med veiledningen som ble publisert høsten 2019 (<a href="https://arbeidsgiver.difi.no/strategisk-hr-og-ledelse/inkluderingsdugnaden/rapportering-pa-inkluderingsdugnaden-i-arsrapporten">https://arbeidsgiver.difi.no/strategisk-hr-og-ledelse/inkluderingsdugnaden/rapportering-pa-inkluderingsdugnaden-i-arsrapporten</a>). Det vises til rundskriv fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (H-6/19) med utdypende forklaringer på hvordan fellesføringen skal forstås og hvordan resultatene skal framstilles i årsrapporten.</p>	



LUFTFARTSTILSYNET

Org. nr.: 981105516

## Riksrevisjonens beretning

Til Luftfartstilsynet

### Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

#### **Konklusjon**

Riksrevisjonen har revidert Luftfartstilsynets årsregnskap for 2020. Årsregnskapet består av ledelseskomentarer og oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering, inklusiv noter til årsregnskapet for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2020.

Bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 105 001 960 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening gir Luftfartstilsynets årsregnskap et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2020 og kapitalposter pr 31. desember 2020, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten.

#### **Grunnlag for konklusjonen**

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon (ISSAI 2000–2899). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet under «Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet». Vi er uavhengige av virksomheten slik det kreves i lov og instruks om Riksrevisjonen og ISSAI 130 (INTOSAI<sup>1</sup> etikkregler), og har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er revisjonsbevisene vi har innhentet tilstrekkelige og hensiktsmessige som grunnlag for vår konklusjon.

#### **Øvrig informasjon i årsrapporten**

Ledelsen er ansvarlig for årsrapporten, som består av årsregnskapet (del VI) og øvrig informasjon (del I–V). Riksrevisjonens uttalelse omfatter revisjon av årsregnskapet og virksomhetens etterlevelse av administrative

---

<sup>1</sup> International Organization of Supreme Audit Institutions

regelverk for økonomistyring, ikke øvrig informasjon i årsrapporten (del I–V). Vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen i årsrapporten. Formålet er å vurdere om det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen, årsregnskapet og kunnskapen vi har opparbeidet oss under revisjonen. Vi vurderer også om den øvrige informasjonen ser ut til å inneholde vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å rapportere dette i revisjonsberetningen.

Det er ingenting å rapportere i så måte.

### ***Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet***

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide et årsregnskap som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten. Ledelsen er også ansvarlig for å etablere den interne kontrollen som den mener er nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Det overordnede departementet har det overordnede ansvaret for at virksomheten rapporterer relevant og pålitelig resultat- og regnskapsinformasjon og har forsvarlig internkontroll.

### ***Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet***

Målet med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som gir uttrykk for Riksrevisjonens konklusjon. Betryggende sikkerhet er et høyt sikkerhetsnivå, men det er ingen garanti for at en revisjon som er utført i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir ansett som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke de beslutningene brukere treffer på grunnlag av årsregnskapet.

Vi utøver profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen, i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon.

Vi identifiserer og anslår risikoene for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten den skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Videre utformer og gjennomfører vi revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer og innhenter tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon ikke blir avdekket, er høyere for feilinformasjon som skyldes misligheter, enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil. Grunnen til det er at misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, feilpresentasjoner eller overstyring av intern kontroll.

Vi gjør også følgende:

- opparbeider oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige ut fra omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om hvor effektiv virksomhetens interne kontroll er
- evaluerer om regnskapsprinsippene som er brukt, er hensiktsmessige, og om tilhørende opplysninger som er utarbeidet av ledelsen, er rimelige
- evaluerer den totale presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene
- evaluerer om årsregnskapet representerer de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten

Vi kommuniserer med ledelsen, blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og når revisjonsarbeidet skal utføres. Vi vil også ta opp forhold av betydning som er avdekket i løpet av revisjonen, for eksempel svakheter av betydning i den interne kontrollen, og informerer det overordnede departementet om dette.

Når det gjelder forholdene som vi tar opp med ledelsen, og informerer det overordnede departementet om tar vi standpunkt til hvilke som er av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet, og avgjør om disse skal regnes som sentrale forhold ved revisjonen. De beskrives i så fall i et eget avsnitt i revisjonsberetningen, med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring. Forholdene omtales ikke i beretningen hvis Riksrevisjonen beslutter at det er rimelig å forvente at de negative konsekvensene av en slik offentliggjøring vil være større enn offentlighetens interesse av at saken blir omtalt. Dette vil bare være aktuelt i ytterst sjeldne tilfeller.

Dersom vi gjennom revisjonen av årsregnskapet får indikasjoner på vesentlige brudd på administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten, gjennomfører vi utvalgte revisjonshandlinger for å kunne uttale oss om hvorvidt det er vesentlige brudd på slike regelverk.

## **Uttalelse om øvrige forhold**

### ***Konklusjon om etterlevelse av administrative regelverk for økonomistyring***

Vi uttaler oss om hvorvidt vi er kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene på en måte som i vesentlig grad strider mot administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten. Uttalelsen gis med moderat sikkerhet og bygger på ISSAI 4000 for etterlevelsesrevisjon. Moderat sikkerhet for uttalelsen oppnår vi gjennom revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi finner nødvendige.

Basert på revisjonen av årsregnskapet og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendige i henhold til ISSAI 4000, er vi ikke kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene i strid med administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten.

Oslo; 20.04.2021

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby  
ekspedisjonssjef

Ola Hollum  
avdelingsdirektør

*Beretningen er godkjent og ekspedert digitalt*